FONV

SYMPOSIUM

7 en 8 november 2008 Enkhuizen

Financieel mogelijk gemaakt door:

Prins Bernhard Cultuurfonds geeft cultuur de kans

EFM onderlinge schepenverzekering u.a.	EFM expertise B.V.	Landelijke Woonboten Organisatie	Het havenmuseum Rotterdam	Beurs Klassieke Schepen



INFO 20M
Informatieblad grote pleziervaart

*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" is bedoeld voor eigenaren, schippers en andere betrokkenen van pleziervaartuigen langer dan 20 meter zoals:*
- voormalige binnenvaartschepen
- voormalige zeeschepen
- voormalige vissersschepen
- voormalige marineschepen
- voormalige sleep- en duwboten
- woonschepen
- als pleziervaartuig gebouwde schepen
*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" geeft aan deze doelgroep informatie over de nautische wetgeving en voorlichting omtrent (technische) installaties aan boord.*

ISSN: **1872-7824**

Initiatief: Henk Bos
Vormgeving: Henk Bos

Organisatie symposium: FONV, Oluf van Oosterom, Simon de Waard, Janneke Bos
Correctoren: Henk Bos, Janneke Bos, Ge Bos-Thoma, Simon de Waard, Aat van der Giessen, Elly Loots, VAMEX, Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Auteurs: Kees Pette, Eise Mulder, Hendrik Boland, Fred van Beelen, Pieter Baars, Martine van Lier, Reinhilde van der Kroef, Wim Loots, Leendert Korvink, Cor Winde, Frits de Vries, Janneke Bos

*Productie en uitgever: Expertisebureau Bos (c) 2006-2008, website: **http://www.xs4all.nl/~bosg***
*Hasebroekstraat 7, 1962 SV Heemskerk, Tel: 0251-230 050, e-mail: **bosg@xs4all.nl***

Verspreiding:
***Info 20M** wordt gratis via e-mail door de volgende organisaties verspreid:*
- de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
- de Stichting tot behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten (BASM)
- de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC)
- de Vereniging de Motorsleepboot (VDMS) en de Vereniging de Sleper (VDS)
- de Vlaamse Vereniging voor Watersport (VVW)
- Zeekadetkorps Nederland (ZKK)
- Scouting Nederland (SN)
*Andere organisaties kunnen zich bij de uitgever melden. **Info 20M** is tevens te downloaden via de website.*

***Info 20M** is een voortzetting van de reeks voorlichtingsbladen genaamd **M3-blad** die in het tijdvak 1987 tot 1995 geschreven zijn voor Scouting groepen met een wachtschip (een voormalig binnenschip in gebruik als clubhuis). M3-blad nummer 1 t/m 21 zijn op aanvraag te verkrijgen. Zie index op de website.*

Voorwoord

Dames en heren, voor u ligt de reader van de symposia die door de Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen op vrijdag 7 en zaterdag 8 november 2008 georganiseerd worden tijdens de Klassieke Schepenbeurs in Enkhuizen.

Het maritieme erfgoed ziet steeds meer "bedreigingen" op zich af komen zoals de nieuwe Binnenvaartwet, de nieuwe Europese richtlijn 2006/87/EG voor de binnenvaart en het verdwijnen van ligplaatsen. Een goed samenspel tussen overheid, de behoudsorganisaties, beroepsvaart , pleziervaartorganisaties en private en publieke organisaties is daarbij van essentieel belang. Wanneer een ieder goed beseft hoe waardevol het maritieme erfgoed is, komen we al een heel stuk verder.

Middels deze symposia willen we het Nederlandse maritieme erfgoed in een positief daglicht plaatsen en daarbij de schippers ervan voorlichten over de stand van zaken met betrekking tot de regelgeving, die per 30 december 2008 van kracht gaat worden. Deze ontwikkelingen zijn met name van belang voor de grotere historische schepen. In onze reader vindt u alle achterliggende stukken die bij de lezingen horen.

Met name op het gebied van wet- en regelgeving, onder meer vanuit veiligheid en milieuoverwegingen, zijn er in de komende jaren nog ingrijpende algemene voor de binnenvaart geldende voorstellen te verwachten. Het kan niet zo zijn dat hierdoor het gebruik van historische vaartuigen sterk aan banden wordt gelegd of nagenoeg onmogelijk zou worden. De FONV zal als belangenbehartiger en coördinator van beschikbare kennis en ervaring een vooraanstaande rol willen vervullen om de belangen van de leden te beschermen.

Ik hoop dat we met deze reader in een behoefte voorzien, rest mij nog u een goede beurs toe te wensen.

Janneke Bos
Voorzitter FONV commissie wet- en regelgeving
Organisatie FONV symposia



HB

Programma vrijdag 7 november FONV symposium "Is het varend erfgoed te behouden?" Enkhuizen - Gependam - ms Friesland

11.00 **Opening Klassieke Schepen Beurs** en gelegenheid om de beurs te bezoeken.

12.00 **Opening symposium, toelichting op programma**
Kees Pette, dagvoorzitter - voorzitter FONV

12.15 **Certificaten van onderzoek voor grote pleziervaart cf de Binnenvaartwet**
Eise Mulder - Ministerie van Verkeer & Waterstaat, DG Luchtvaart & Martieme Zaken, afdeling Binnenvaart

12.30 **Hoofdstuk 19 (historische schepen) van de Europese richtlijn en de toepassing op Europees niveau**
Hendrik Boland - European Maritime Heritage

12.45 **Stichting Ligplaatsen Zuid-Holland als voorbeeld voor andere provincies**
Fred van Beelen - schipper/ondernemer

13.00 **Vragen/discussie**

13.15 **Pauze en broodjeslunch**

14.00 **Bijdrage van het Nationaal Restauratiefonds aan behoud varend erfgoed**
Pieter Baars - hoofd marketing en communicatie NRF

14.15 **Varend Erfgoed en gebiedsgerichte monumentenzorg**
Martine van Lier - vice-voorzitter FONV

14.30 **De rol van varend erfgoed in stads- en dorpsgezicht**
Reinhilde van der Kroef - Histodata - toelichting op komende publicatie

14.45 **Forumdiscussie**
Vragen, reacties en stellingen

15.00 **Einde FONV-symposium**
Gelegenheid voor een drankje en napraten,
en een bezoek aan de beurs en de schepen



JB

Inleiding Symposium;
"Is het varend erfgoed wel te behouden?"

Kees Pette is voorzitter van de Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen (FONV). De FONV behartigt de algemene belangen van de behoudsorganisaties gericht op het behoud van het Varend Erfgoed, initieert, coördineert en stimuleert gezamenlijke activiteiten. Behoudsorganisaties die minimaal 10 authentieke schepen vertegenwoordigen kunnen zich aansluiten bij de FONV. Eigenaren van authentieke schepen kunnen geen lid worden van de FONV maar wel van een aangesloten behoudsorganisatie.

Hoe behouden we het varend erfgoed en welke kansen en bedreigingen biedt het overheidsbeleid?

Dat zijn de centrale vragen die we tijdens dit symposium van de FONV tijdens deze Klassieken Schepenbeurs aan de orde willen stellen.

Waarom is dit actueel?
Ten eerste is dit door ons van belang gevonden omdat we de afgelopen tijd veel aandacht hebben moeten en kunnen geven aan het initiatief van de overheid om de Binnenvaartwet aan te passen. Veel overleg en een constructieve opstelling van vele betrokkenen heeft tot bepaalde resultaten geleid. Maar er gaat het nodige veranderen en in dit geval zag het er soms nogal bedreigend uit voor het varend erfgoed. We staan aan de vooravond van de implementatie van de wet en de vraag is dus: "Wat houden de veranderingen in voor de vloot oud Nederlandse vaartuigen?"
Ten tweede is het actueel omdat de Minister van OC&W het initiatief heeft genomen om de wet Monumentenzorg tegen het licht te houden. Wat zal dus het monumentenbeleid in de toekomst worden en heeft het mobiel erfgoed in dit beleid een plaats? Gezien de uitgangspunten van de opdracht die de minister heeft gegeven is dit niet te verwachten, maar er zijn mogelijk wel aanknopingspunten te vinden. Het advies van de MoMo werkgroep Kwaliteitszorg bevat in elk geval een passage die is gewijd aan het mobiel erfgoed.
Vanuit de visie dat er ook aandacht aan mobiel erfgoed in het kader van het cultuurbezit van Nederland besteed zal moeten worden, gaan we in dit symposium in op de kansen voor het toekomstig monumentenbeleid om het varend erfgoed ook in het beleid te betrekken of hiervoor een instrumentarium te ontwikkelen.

Graag wil ik nu allereerst de contouren schetsen van de Federatie en de wijze waarop we naar de toekomst kijken als organisatie.

De Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen (FONV) is opgericht om de belangen van de behoudsorganisaties van oud - Nederlandse vaartuigen en hun leden met gebundelde kracht te behartigen.
De prioriteit in de statutaire doelstelling van de Stichting is het behoud van oud - Nederlandse vaartuigen te bevorderen.
Het doel is met name ook om verbeteringen na te streven voor het gebruik van dit erfgoed. Immers behoud van varende monumenten is voornamelijk een kwestie van particulier initiatief. En een particulier wil uiteraard ook graag gebruik maken van het vaartuig.
Het credo is dus behoud door gebruik. Dat wil dus zeggen dat we er naar streven om de mogelijkheden te behouden om de Nederlandse en Europese wateren te bevaren, of om aan te leggen in historische havens, of gewoon te recreëren en te repareren of met de vaartuigen te kunnen werken, wonen en of wat dies meer zij.

De belangenbehartiging van de Federatie moet dus opleveren dat de scheepseigenaren/leden van de behoudsorganisaties voldoende ondersteuning krijgen bij het in de vaart krijgen en in de vaart houden van de diverse typen oud - Nederlandse vaartuigen.

Wat is de omvang van de vloot? Er zijn ca. 2500 schepen die als varend monument te boek staan. Bedrijfsvaartuigen, sleepboten, boerenwerkscheepjes, visserijvaartuigen, zeiljachten, motorjachten, wherry's etc.
Deze scheepstypen en hun eigenaren hebben zich verbonden in behoudsorganisaties. In Nederland hebben zich op dit moment 12 van deze behoudsorganisaties aangesloten bij de Federatie.

De FONV is dus de koepelorganisatie voor behoudsorganisaties en zal zich daarom primair richten op de generieke en scheepstype overstijgende zaken. Het is gewild (of ongewild) de organisatie die als aanspreekpunt dient om diverse organisatorische aspecten voor het historisch erfgoed op en in het water te behartigen.

Wij zien vanuit die benadering een taak voor de FONV in de:
- belangenbehartiging richting overheden o.a. met betrekking tot wet - en regelgeving,
- bevordering en ondersteuning van restauratie door kennis te delen en structuur te bevorderen,
- verkrijging van financiële middelen en sponsoring voor restauratie, materialen en activiteiten.

De positie van de FONV is op zich dus duidelijk, maar de kanttekening die ik wel wil maken is dat we hier te maken hebben met een vrijwilligers organisatie.
Wij zijn enthousiast over de inhoud van zaken die verbonden zijn met het behoud van het varend erfgoed, maar zien in ons enthousiasme ook soms de beperkingen van onze organisatie over het hoofd. Maar niet alleen wij, ook de buitenwereld heeft de neiging om als het zo uitkomt de FONV veel toe te schuiven.
Het wordt daarom voor ons en wij denken ook voor U van belang om de taken voor de FONV voor de toekomst goed in kaart te brengen. Wij zullen daar in het komende jaar nog de nodige aandacht aan besteden, maar voor vandaag wil ik me beperken tot enkele eerder genoemde relevant geachte hoofdlijnen en U voorts uitnodigen om actief deel te nemen in het debat hierover.

Er is in de afgelopen decennia veel opgebouwd door vrijwilligers in samenwerking met professionele geïnteresseerden en maatschappelijke instellingen. Kijk om

U heen wat er allemaal weer onder de aandacht gebracht wordt tijdens de Klassieke Schepenbeurs.
Maar als gevolg van genoemde ontwikkelingen is er ook nogal wat in discussie in de huidige tijd met betrekking tot de monumenten, historisch erfgoed en de regeldruk.

Kunnen we het historisch mobiel erfgoed nog wel in beweging houden? Of wordt het een statische aangelegenheid, waarbij de focus komt te liggen op bijzondere exemplaren met museale waarde.

De intensieve afstemming van de afgelopen maanden tussen de commissie Wet en regelgeving van de FONV en het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft geleid tot nieuwe afspraken over de eisen en de mogelijkheden om het varend erfgoed samen te laten gaan met de moderne beroepsvaart op de waterwegen in Nederland.
Verwachtingen en wensen zijn op elkaar afgestemd, naar we hopen tot ieders tevredenheid. Vandaag kunnen we een goede indruk krijgen van de stand van zaken door de presentaties van de direct betrokkenen.

Blijft het echter ook nog mogelijk voor de particulier, de hobbyist of de verenigingen om een schip op te knappen en te restaureren? Wat komt daar niet allemaal bij kijken en waar kunnen de beleidsmakers, sponsororganisaties en de particulier elkaar vinden? Wellicht dat de MoMo discussie hiervoor toch een beleidsbepalende visie over kan opleveren.

Vandaag zal er in ieder geval een uitwisseling zijn van informatie tussen liefhebbers, vertegenwoordigers van belangenorganisaties en beleidsmakers en ik verwacht dat we inspiratie zullen opdoen om de toekomst voor de oud-Nederlandse vaartuigen goed in beeld te kunnen krijgen.
Immers we hebben een heldere gezamenlijke strategie nodig. Alleen op die manier zullen we de knelpunten met de vele belanghebbenden op een pragmatische wijze kunnen aanpakken.

Ik wens U een inspirerend symposium toe.
Kees Pette, voorzitter FONV

Certificaten van onderzoek voor grote pleziervaart cf de Binnenvaartwet

Binnenvaartwet en Europese richtlijn 2006/87/EG
Eise Mulder werkt als internationaal beleidsmedewerker op de afdeling Binnenvaart van het Directoraat Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Een stukje geschiedenis
De Europese richtlijn 76/135/EEG van de Raad van 20 januari 1976 inzake de wederzijde erkenning van scheepsattesten voor binnenschepen, die in 1976 werd uitgevaardigd, betrof de erkenning van de Rijncertificaten voor binnenschepen en de wederzijdse erkenning van alle andere door bevoegde autoriteiten uitgegeven certificaten. Dit was de start van de internationale erkenning van certificaten, die afgegeven worden op basis van technische eisen voor de binnenvaart.
Deze wederzijdse erkenning geldt in principe tot het moment waarop Europese eisen voor de betreffende categorieën van schepen van kracht worden. In 1982 is daarmee een begin gemaakt voor vrachtschepen en sleep- en duwboten. Passagiersschepen en pleziervaartuigen waren toen dus nog buiten beeld. Pas in 1997 heeft de Europese commissie een voorstel gedaan om ook de overige categorieën in een Europese richtlijn op te nemen. Dit heeft geleid tot de nieuwe Europese richtlijn 2006/87/EG die op 30 december 2008 van kracht wordt. De nieuwe Binnenvaartwet die ook op 30 december 2008 van kracht wordt, verwijst naar de technische eisen die in bijlage II van deze Europese richtlijn 2006/87/EG staan en aan schepen op de Europese binnenwateren worden gesteld.

Voor schepen die nu reeds in het bezit zijn van een Rijn-, Communautair- en Nationaal certificaat (certificaat van onderzoek) verandert er weinig. Bestaande overgangsrechten blijven behouden. Een Rijncertificaat wordt afgegeven op basis van de technische eisen van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn. Een Communautair certificaat is geldig in de gehele Europese unie (EEG staten). Een Nationaal certificaat wordt afgegeven op basis van technische eisen die nationaal zijn vastgelegd (zoals bijv. voor de Amsterdamse rondvaartboten).
De technische eisen van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn zijn nu vrijwel gelijk aan de technische eisen van de Europese richtlijn 2006/87/EG.

Voor schepen die nieuw onder de Europese richtlijn 2006/87/EG komen geldt artikel 8 van de Europese richtlijn. Dat betekent dat schepen die al een certificaat hebben een Communautair certificaat krijgen, waarbij op alle punten van de bijlage II (van de Europese richtlijn 2006/87/EG) waaraan niet kan worden voldaan een overgangsbepaling gaat gelden. In principe blijft die bepaling voor zo'n schip oneindige tijd van kracht, tenzij nationaal al andere afspraken zijn gemaakt. Nationaal zijn er reeds afspraken gemaakt voor passagiersschepen, zeilende passagiersschepen, open rondvaartboten, Amsterdamse rondvaartboten, veren, veerboten, bunkerstations etc. Maar voor pleziervaartuigen zijn nationaal geen afspraken gemaakt, hetgeen betekent dat er in principe voor deze groep een oneindige overgangsbepaling geldt.
Schepen die per 30 december 2008 nieuw onder de richtlijn komen (zoals pleziervaartuigen, drijvende werktuigen en vissersschepen) en geen certificaat hebben, vallen ook onder de werking van artikel 8 en krijgen een certificaat met overgangsbepalingen op alle artikelen waaraan niet kan worden voldaan, mits er GEEN KLAARBLIJKELIJK GEVAAR bestaat voor schip, bemanning en omgeving.

Ten aanzien van hoofdstuk 19 van de Europese richtlijn, dat gaat over historische schepen, geldt dat nog geen internationale overeenstemming bestaat. Dat hoofdstuk is dus nog niet ingevuld. Over de tekst wordt nog stevig onderhandeld en dat wordt door Hendrik Boland toegelicht.

Tekst: Janneke Bos i.o.m. Eise Mulder

Hoofdstuk 19 (historische schepen) van de Europese richtlijn en de toepassing op Europees niveau

Hendrik Boland is vice-voorzitter van de European Maritime Heritage, de Europese koepelorganisatie van maritieme behoudsorganisaties. Daarnaast heeft hij zijn sporen verdiend bij de Vereniging voor Beroepschartervaart (BBZ), de FONV en Register Holland.

Er wordt wel gezegd dat tegenwoordig ruim 70% van de Nederlandse wetgeving zijn oorsprong vindt bij het Europees Parlement in Brussel (of Straatsburg). Dit geldt in ieder geval voor de nieuwe Binnenvaartwet die gebaseerd is op de eind december 2006 door het Europees Parlement vastgestelde Europese Richtlijn 2006/87/EG: Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen.

De tekst van deze Richtlijn is via internet te vinden via http://eur-lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!CELEXnumdoc&numdoc=32006L0087&lg=nl, maar ook via http://www.xs4all.nl/~bosq/.
Deze Richtlijn doet een poging de technische eisen voor binnenschepen in de EU gelijk te trekken. Praktisch betekent het dat de Richtlijn minimum eisen bevat die door de lidstaten in nationale wetgeving moet worden vertaald. Voor Nederland betekent dit dat de Richtlijn vertaald wordt in de nieuwe Binnenvaartwet.

De Richtlijn beslaat 27 Artikelen, zijnde de 'wettekst', gevolgd door Bijlagen I tot en met IX gevuld met Hoofdstukken. Bijlage II (minimale technische voorschriften voor vaartuigen die de waterwegen van de zones 1, 2, 3 en 4 bevaren) bevat de relevante eisen en het inmiddels veelbesproken Hoofdstuk 19 (BIJZONDERE BEPALINGEN VOOR HISTORISCHE SCHEPEN).
Dit hoofdstuk is op dit moment nog leeg, maar het kan dus heel belangrijk worden voor deze schepen.

Wat is er inmiddels duidelijk over de invulling van Hoofdstuk 19?

Officieel is er nog niks bekend over de invulling, er zijn alleen een aantal voorstellen ter bespreking in omloop. Zodra aan dit hoofdstuk invulling is gegeven, zal het, net als de overige inhoud van de Richtlijn, eerst moeten worden omgezet in nationale wetgeving. Dat werkt zo voor alle Europese Richtlijnen. In dit specifieke geval zal dat voor Nederland via de Binnenvaartwet gebeuren.

In overleg met enkele belangenbehartigers hebben de overheidsdelegaties van Polen, Duitsland en Nederland inmiddels gezamenlijk voorstellen voor de invulling gedaan, die problemen zouden opleveren als ze wet zouden worden. Hierop hebben onder andere Oostenrijk, België en Frankrijk een reactie gegeven. In die voorstellen is geen rekening gehouden met de bijzondere Nederlandse situatie. Er is geen land in Europa met een vergelijkbare vloot historische schepen.

Er is daarom inmiddels ook een NL voorstel voor Hoofdstuk 19 geschreven door Peter Kluytenaar en Aat van der Giessen, met medewerking van een eminent jurist. Uiteraard houdt dat voorstel wel rekening met de Nederlandse belangen. Dit voorstel is besproken in de FONV commissie Wet- en Regelgeving en daarna aangenomen door het FONV bestuur. Vervolgens zal het door Hendrik Boland namens de FONV ingebracht worden in de European Maritime Heritage, afgekort EMH (de koepel van Europese FONV's). Er van uitgaande dat er daar begrip is voor de Nederlandse situatie en het voorstel deze laatste stap redelijk ongeschonden doorstaat, zal het als EMH voorstel worden ingebracht in de Joint Working Group (JWG). Dit is een ambtelijke werkgroep van de Europese Commissie. In principe hebben alle Europese landen zitting in deze werkgroep, maar uiteraard zijn vooral de 'binnenvaartlanden' vertegenwoordigd. De JWG bereidt voorstellen voor, die vervolgens meestal als hamerstuk door de Europese Commissie en eventueel het Europarlement worden overgenomen. (NB.: De CCR staat los van Europa en los van de Richtlijn. Als uiteindelijk straks een nieuw schip een zogenaamd communautair certificaat krijgt mag het ook op de Rijn varen. Dit geldt niet voor de bestaande schepen met vrijstellingen).

Wat is de definitie van een historisch schip?

Hoewel de definities van een historisch schip en bijbehorende termen nu nog niet vastliggen luidt het huidige EMH voorstel als volgt:
*"**Historisch vaartuig**": Een historisch vaartuig is een vaartuig of drijvend object dat getuigenis geeft van een historische periode, een historische gebeurtenis of een belangrijke ontwikkeling en waarvan het behoud of de restauratie gebaseerd is op respect voor originele materialen of voor authentieke bronnen, of dat nieuw gebouwd is gebaseerd op respect voor authentieke bronnen en traditioneel vakmanschap*

*"**Deskundige historische vaartuigen**": Een deskundige historische vaartuigen is een persoon of een commissie, die deskundig is op basis van kennis en ervaring op het gebied van historische vaartuigen, hun algemeen erkende regels van goede scheepsbouw en de praktijk en regels van hun constructie*

*"**Historisch tijdstip**": Historisch tijdstip is een tijdstip of periode binnen de levenscyclus van een vaartuig tussen de kiellegging en de aanwijzing als historische vaartuig, die wordt gekenmerkt door een karakteristieke bouwwijze, inrichting, uitrusting en/of karakteristiek gebruik*

Deze definities zijn dus NIET gekoppeld aan de status van Varend Monument zoals in het Register Varende Monumenten van de FONV. Het EMH voorstel is namelijk een voorstel voor alle Europese schepen die historisch gezien het bewaren waard zijn.

Gaat Hoofdstuk 19 alleen voor schepen die na 1 januari 2009 gerestaureerd worden gelden, of ook voor bestaande schepen die nieuw onder de richtlijn komen?

Hoofdstuk 19 geldt voor historische schepen die na de overgangstermijn volgens de Richtlijn "als nieuw schip" een Certificaat van Onderzoek (CvO) aanvragen en waarvan duidelijk is dat zij niet of niet geheel aan de technische eisen kunnen voldoen.

Hoofdstuk 19 geldt dus ook voor historische schepen die na 1 januari 2009 van bestemming wijzigen, bijvoorbeeld van beroepsmatige vaart naar pleziervaart, van vrachtvaart naar passagiersvaart, van woonboot naar pleziervaart etc. en dus voor het eerst een CvO aanvragen in een nieuwe hoedanigheid.
Bestaande schepen, die voor het eerst certificaatplichtig worden (dus bijvoorbeeld alle huidige pleziervaartuigen langer dan 20 meter) moeten vóór 30 december 2018 ook een certificaat aanvragen. Voor bestaande schepen kan voor alle eisen vrijstelling worden gegeven met uitzondering van zaken die direct gevaar opleveren. De opzet van het NL voorstel voor Hoofdstuk 19 is er in het kort op gebaseerd, dat schepen zoveel mogelijk moeten voldoen aan de Richtlijn, maar op basis van een gekozen historisch tijdpunt mogen afwijken van regels die ten koste van de cultuurhistorische waarde zouden gaan, mits aangetoond wordt dat de afwijking veilig is.

Is het te verwachten dat om het Certificaat te kunnen bemachtigen aanpassingen aan onze schepen nodig zijn waarmee we het historische uiterlijk ernstig aantasten?

Voor het CvO voor een bestaand schip moet worden opgeschreven waar het schip niet aan voldoet. Dit kan gebeuren door een erkend bureau zoals EFM, Register Holland of NBKB. Deze afwijkingen mogen geen klaarblijkelijk gevaar kunnen betekenen. Is er geen sprake van klaarblijkelijk gevaar dan zijn geen aanpassingen aan het schip nodig. Bij klaarblijkelijk gevaar valt te denken aan een onveilige gasinstallatie, gangboorden waar je doorzakt of een vlak dat waterdicht is door het kleed dat er onder getrokken is. Gezond verstand is hier de beste raadgever. Artikelen die nu al in de overgangsregeling van Hoofdstuk 24 staan, betreffen kennelijk zaken die geen klaarblijkelijk gevaar opleveren.
Voor het CvO van een 'nieuw' schip (dus bijvoorbeeld een te restaureren woonboot) zouden eisen inderdaad het historische uiterlijk mogelijk kunnen aantasten en juist daarvoor wordt Hoofdstuk 19 van belang.

Wat is de grondgedachte van het voorstel voor hoofdstuk 19?

Het huidige voorstel stelt dat als de eigenaar een keuze voor het gebruik van het schip gemaakt heeft, deze aan de technische eisen van dat gebruik moet voldoen. Dus aan de eisen van hoofdstuk 21 voor pleziervaartuigen, hoofdstuk 15 voor passagiersschepen etc. (zie artikel van IVW).
Niet altijd kan of wil de eigenaar voldoen aan deze technische eisen, daarvoor is hoofdstuk 19 bedoeld, mits het een wijziging betreft waarbij het behoud van het maritieme erfgoed in gevaar komt. Hoofdstuk 19 is dus bedoeld om het maritieme erfgoed te bewaren, in welke staat van restauratie het schip zich ook bevindt (geheel gerestaureerd of beginnend met restaureren).
Denk daarbij bijvoorbeeld aan het behoud van een historische stuurhut, een oude gloeikopmotor, een geklonken romp etc.
Middels hoofdstuk 19 kan de eigenaar alternatieven aandragen voor de technische eisen waarvan hij/zij vindt dat deze het maritiem erfgoed bedreigen. Het cultuur historisch belang wordt beoordeeld door een speciaal benoemde 'deskundige historische vaartuigen'.
De toegestane afwijkingen worden in een aparte bijlage van het certificaat van onderzoek opgeschreven evenals eventueel opgelegde exploitatie beperkingen.
Hoofdstuk 19 is niet bedoeld om oneerlijke concurrentie te creëren en zo onder de marktprijs te duiken.

De teksten met betrekking tot het EMH voorstel voor de invulling van hoofdstuk 19 zijn terug te vinden op www.xs4all.nl/~bosq/downloads_wetten.htm.

Bron: voor dit artikel is gedeeltelijk de tekst gebruikt die reeds eerder in de Bokkepoot (LVBHB verenigingsblad) nummer 185 (september 2008) gepubliceerd is, geschreven door Aat van der Giessen.

Tekst: Janneke Bos i.o.m. Hendrik Boland

Stichting Ligplaatsen Zuid-Holland als voorbeeld voor andere provincies

Fred van Beelen is schipper en ondernemer en is actief bezig met de stichting Ligplaatsbeheer.

Inleiding
Cultuur Erfgoed bepaalt in belangrijke mate onze identiteit. Varend Erfgoed maakt deel uit van de collectie Mobiel Erfgoed in Nederland dat op zich weer onderdeel uitmaakt van het Cultuur Erfgoed.
Sinds een aantal jaren is er - terecht - toenemende belangstelling voor Varend Erfgoed. Steeds meer overheden en professionele organisaties benadrukken het belang om deze unieke Nederlandse varende collectie te behouden.
De ruimte is schaars en prioriteiten moeten gesteld worden t.a.v. de invulling ervan. Regulering is noodzakelijk. De mate ervan is arbitrair.
Varend Erfgoed kan alleen bewaard worden als ruimte in de vorm van ligplaatsen wordt geboden.
De collectie Varend Erfgoed is voornamelijk in handen van particulieren.
Het verleden heeft bewezen dat dit de kracht is achter de collectie. Zonder de particuliere financiële injecties zou Nederland geen of nauwelijks Varend Erfgoed bezitten.
Varend Erfgoed wordt nu nog vaak gezien als aankleding voor een maritiem feest. De Erfgoed vaartuigen raken daarna letterlijk en figuurlijk uit het zicht. Dit doet afbreuk aan de unieke collectie.
Molens, Industrieel Erfgoed, pakhuizen, boerderijen en havens, Varend Erfgoed was en is de schakel tussen deze onroerende Erfgoederen.

De organisatie
Een soort woningcorporatie maar dan één die ligplaatsenbestand heeft in plaats van een woningbestand.
De organisatie heeft zelf geen ligplaatsen in eigendom maar

beheert deze namens de Aanbieders. Het verwezenlijken van ligplaatsen in eigendom is voor de toekomst niet uitgesloten.

De doelstellingen
* Vraag en aanbod van ligplaatsen voor Varend Erfgoed zijn op elkaar afgestemd.
* Er is één loket voor coördinatie en kennis omtrent ligplaatsen voor Varend Erfgoed (intermediair).
* Er is een beheerorganisatie in opdracht van Aanbieders met betrekking tot ligplaatsen.
* Er is voor de doelgroepen een inzichtelijk en actueel ligplaatsenbestand waar Aanbieders ligplaatsen kunnen onderbrengen en Afnemers een ligplaats kunnen innemen (afnemen).
* Ligplaatsen zijn flexibel inzetbaar. Aanbieders kunnen voor korte of lange termijn ligplaatsen aanbieden of onttrekken. Afnemers kunnen voor korte of lange termijn ligplaats innemen.
* Er is éénduidigheid in regelgeving voor de doelgroepen in onder andere: Beheercontracten, schouwcriteria (Cultuur Erfgoed), overeenkomsten ed.

De doelgroep
Aanbieder:
* Provincie
* Gemeente
* Waterschap
* Rijkswaterstaat
* Vereniging/Stichting van Museumhaven of Instelling
* Particulier

Afnemer:
* eigenaar van Varend Erfgoed

Zo werkt het in de praktijk
Voorbeeld: *M.b.t. Loswallen van Provincie*
Kern: *Zolang een bepaalde loswal niet in zijn oorspronkelijke functie wordt benut kan deze gebruikt worden als ligplaats voor Varend Erfgoed.*

De provincie geeft een aantal afmeerlocaties aan het provinciale vaarwater in beheer aan de stichting Ligplaatsbeheer. Door het flexibel benutten van de loswallen ontstaan er nieuwe mogelijkheden die een win - win situatie vormen.

Tussen de Provincie en de stichting Ligplaatsbeheer wordt gebruik, onderhoud en beheer contractueel vastgelegd.
Tussen eigenaar van Varend Erfgoed en de stichting Ligplaatsbeheer worden de afspraken in een overeenkomst vastgelegd.
Invulling van de ligplaatsen wordt door de stichting Ligplaatsbeheer uitgevoerd.
Indien de Provincie een betreffende loswal voor korte of langere tijd als functie loswal wil gaan gebruiken zal de loswal (gedeeltelijk) vrij opgeleverd worden door het Ligplaatsbeheer.
In deze situatie worden eigenaren van de afgemeerde vaartuigen aan de betreffende loswal een alternatieve ligplaats met basis faciliteiten aangeboden.
De Eigenaar van Varend Erfgoed is aangesloten bij de stichting Ligplaatsbeheer en heeft de zekerheid van een ligplaats.
Indien de loswal door de provincie opnieuw wordt overgedragen aan de stichting Ligplaatsbeheer kunnen de eigenaren van de eerder afgemeerde vaartuigen opnieuw ligplaats innemen.

Tekst: Fred van Beelen

Bijdrage van het Nationaal Restauratiefonds aan behoud varend erfgoed

Pieter Baars is hoofd marketing en communicatie van het Nationaal Restauratiefonds (NRF)

Ontwikkelingen in het (denken over) de financiering van Erfgoed
Voor een buitenstaander lijkt het alsof monumenten, musea en andere vormen van cultureel erfgoed altijd blijven bestaan. En het lijkt zo vanzelfsprekend, als je een monument bezit dan krijg je altijd subsidie van de overheid. Niets is echter minder waar. Monumenten moeten zorgvuldig worden onderhouden en vaak is het nodig dat er flink wordt gerestaureerd. Zo ook bij varende monumenten. Behoud van ons erfgoed kost dus geld. Door de eeuwen heen is de zorg voor monumenten in de meest brede zin van het woord vooral een zaak van particulieren geweest. Pas in 1961 kwam daar in ons land verandering in. Er kwam een monumentenwet en een monumentenregister, waar tienduizenden panden op terecht kwamen. Anno 2008 zijn dat er bijna 51.000. Meer dan 75% daarvan zijn woonhuizen. Historische schepen staan daar nog niet op en dientengevolge is er ook geen financieringsstroom van het Rijk voor mobiel erfgoed. De vraag is of het project Modernisering Monumentenzorg daar verandering in gaat brengen.

Waarom overheidsfinanciering voor cultuur?
De vraag is waarom de overheid überhaupt een financiële bijdrage levert aan de culturele sector. Vanzelfsprekend was dat immers in het verleden niet. De overheid diende afstand te bewaren en het primaat lag bij het particulier initiatief. Daar kwam rond 1880 verandering in toen - in de geest van Victor de Stuers - men het belang van het behoud van 'monumenten van geschiedenis en kunst' ging inzien. Overheidsfinanciering van cultuur diende tot 'nut van het algemeen'. De overheid begon met het geven van financiële bijdragen om cultuurgoed in stand te houden. In eerste instantie zelfs volledig voor rekening van de overheid, later als compensatiemaatregel voor opgelegde eisen. Echte subsidieregelingen waren er nog niet. Het kwam vooral aan op incidentele (ad-hoc) bijdragen.

De laatste 20 jaar is er nog een factor van betekenis bijgekomen. Vooral investeren in monumenten levert economisch rendement. Overheidsfinanciering kan dus ook gezien worden als het 'aanjagen' van gewenste ontwikkelingen (multiplier) om zo de economie te stimuleren. De ministeries van EZ en OCW kennen in dat licht ook een actieprogramma Cultuur en Economie, waarin stimuleringsmaatregelen zijn opgenomen.

Financiering Monumenten
Pas eind jaren '70 kwamen er ook financiële regelingen. De filosofie daarbij was dat de eigenaar centraal stond. Hij of zij moest worden gestimuleerd er voor te zorgen dat monumenten behouden blijven. Dat betekent dat daar waar de overheid beperkingen oplegt bij voorgenomen wijzigingen aan een monument, dezelfde overheid in principe bereid was een financiële ondersteuning te geven voor de meerkosten van de instandhouding. Tot 1980 groeiden de beschikbare middelen voor de financiering van erfgoed, vooral die voor monumentenzorg. Vervolgens werd in de jaren tachtig fors bezuinigd op de financiering van monumentenzorg. Het budget werd in een periode van 15 jaar gehalveerd en de consequenties waren enorm. Het behoud van vakmanschap, de continuïteit in de restauratiebranche en de bereidheid van monumenteigenaren om te restaureren kwamen in het geding. Het verval van rijksmonumenten nam snel toe.

Een nieuwe filosofie
In 1986 werd in een tijd van overheidsbezuinigingen de Stichting Nationaal Restauratiefonds opgericht. Daarmee werd een verschuiving mogelijk gemaakt van subsidies naar laagrentende leningen. Een keerpunt in het denken over financiële ondersteuning vanuit de overheid. Het verstrekken van laagrentende leningen is een efficiënt instrument gebleken om de restauratie van exploitabele monumenten te financieren. De lage rente stimuleert eigenaren om te gaan restaureren. Tegelijkertijd vloeien de uitgeleende bedragen door het betalen van rente en aflossingen gedurende de looptijd van de lening weer terug in het fonds. In 2002 is de subsidie voor rijksmonumenten met een woonfunctie geheel vervangen door een lening. Dit systeem is geïntegreerd in het vigerende Besluit rijkssubsidiëring instandhouding monumenten (Brim). Het revolverend fonds is hiermee een duurzame financieringsbron voor circa 40.000 van de in totaal 58.000 monumentale objecten in Nederland. Het revolverend fonds wordt beheerd door het Restauratiefonds.

Fiscale faciliteiten
De overheid stimuleert het behoud van Cultureel erfgoed ook met fiscale faciliteiten. Het meest sprekende voorbeeld daarvan is de aftrekmogelijkheid voor eigenaren van rijksmonumenten. Zij kunnen de daadwerkelijk gemaakte kosten van het onderhoud aan hun pand in mindering brengen op hun inkomen. Daarnaast kent het fiscale stelsel ook een regeling voor Cultureel beleggen en CV constructies. Deze fiscale faciliteiten blijken een effectief instrument. Het is simpel voor de gebruiker (geen bijzondere aanvraagprocedures en toekenningen) en efficiënt voor de overheid. Het belang ervan wordt vaak onderschat.

Verbreding monumentenzorg
In de loop der jaren is het besef gegroeid dat monumenten vooral iets zeggen over het verleden -en dus waardevol zijn- als wij ook met de omgeving waarin ze staan zorgvuldig omgaan. Daarom zijn in de Monumentenwet uit 1988 de beschermde stads- en dorpsgezichten opgenomen. Waardevolle gebieden en structuren, die voor een belangrijk deel het karakter van Nederland bepalen, worden op deze wijze beschermd. Deze zienswijze wordt in het landelijk gebied verder geconcretiseerd in de in 1999 uitgebrachte nota Belvedere. Gelukkig verbreedt de monumentenzorg zich de laatste jaren naar een integrale aandacht voor het totale cultuurlandschap, zowel in stedelijke als landschappelijke context. Dat is wezenlijk voor het behoud van ons cultuurhistorisch erfgoed. Het Nederlandse cultuurlandschap en de historische kernen zijn van groot belang; cultuurhistorisch, economisch en emotioneel. Die historische kernen (waarvan er ongeveer 400 zijn beschermd) vormen de context voor veel beschermde monumenten.

Mobiel erfgoed
De Monumentenwet 1988 maakt een strikt onderscheid tussen onroerende en roerende zaken. Alleen onroerende zaken komen in aanmerking om tot monument verklaard te worden. Gemeenten hebben wel de beleidsvrijheid om roerende zaken zoals bussen, vliegtuigen, locomotieven of schepen in de gemeentelijke Monumentenverordening op te nemen. Enkele gemeenten hebben in hun verordening schepen de status van "gemeentelijk monument" gegeven. Financiële vergoedingen zijn daarbij zeer zeldzaam.

In 1999 kreeg de stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN) een subsidie van het ministerie van OCW om een inventarisatie op te stellen van de in Nederland aanwezige historische transportmiddelen, alsmede van de knelpunten bij het beheer ervan. Uiteindelijk is onder directe verantwoordelijkheid van OCW eind 2005 de inventarisatie voltooid en is het Nationaal Register Mobiel Erfgoed (NRME), tot stand gekomen. Dit register heeft tot doel inzicht te verschaffen in kwantiteit en kwaliteit van het nationaal mobiel erfgoed.

Varend Monument-lening
In het voorjaar van 2006 introduceerden het Nationaal Restauratiefonds en het VSB-fonds de Varend Monument-lening voor de restauratie van schepen, die staan geregistreerd in het Nationaal Register Varende Monumenten. Het gaat om een laagrentende lening. Het Restauratiefonds ontwikkelde deze faciliteit mede op verzoek van het ministerie van OCW. Het werd gezien als een opstap naar een breder fonds voor de restauratie van mobiel erfgoed.

Rijksbeleid
Er werd door de sector al lang gepleit voor een directere betrokkenheid van het rijk bij het instandhouden van mobiel erfgoed en in 2005 gaf de Staatssecretaris van Cultuur, Medy van der Laan, aan dat zij het voornemen had een dergelijk beleid op te stellen. De totstandkoming van het NRME was een van de stappen om inzicht te krijgen in aard en omvang van het bestand. Dat leidde al snel tot de discussie of mobiel erfgoed gezien moest worden als een 'monumentenlijst' waarop je alles plaatst wat beschermenswaardig is, of tot een 'collectie' waarin je enkel zorgt voor de topstukken. Uiteindelijk heeft dit binnen het ministerie van OCW geen prioriteit gekregen na het vertrek van staatssecretaris Van der Laan en er is tot de dag van vandaag nog geen beleid geformuleerd.

MoMo

De minister van OCW wil een koerswijziging in de monumentenzorg aanbrengen. Het project modernisering monumentenzorg (MoMo) dat zich daarop richt is eind 2007 van start gegaan. Doelstelling is het monumentenbeleid beter in te laten spelen op de kwaliteit van de omgeving. Verder is het van belang om de monumentenzorg beter te laten aansluiten op maatschappelijke vraagstukken. Begin dit jaar zijn vijf werkgroepen met vertegenwoordigers van overheden en monumentenorganisaties in het leven geroepen. Zij hebben adviezen gegeven over de bestuurlijke verhoudingen, kwaliteitszorg, de relatie met ruimtelijke ordening en over financiering van het monumentenbeleid. Een belangrijke constatering is wel dat beleid voor mobiel erfgoed in slechts één van de vijf adviezen rechtstreeks genoemd wordt. In het eindrapport van de werkgroep Kwaliteitszorg is over mobiel erfgoed het volgend opgenomen:

3.5.5 Mobiel erfgoed

De definitie van het begrip monument sluit met de formulering 'onroerende zaken' waardevol mobiel erfgoed uit van bescherming op basis van de Monumentenwet. Er is thans geen ander instrumentarium beschikbaar om deze categorie monumenten te beschermen. De vraag is gerechtvaardigd of ook deze categorie monumenten in het kader van de erfgoedzorg beschermd dient te worden. En zo ja hoe en biedt de Monumentenwet hiertoe mogelijkheden?

Met het begrip mobiel erfgoed worden in het algemeen zaken bedoeld als treinen, auto's, schepen, enz. Tot op heden heeft vooral het particulier initiatief een initiërende en belangrijke rol gespeeld bij de bescherming van mobiel erfgoed. Zij hebben veel deskundigheid om te inventariseren, waarderen en selecteren. Via het particulier initiatief is destijds ook de aandacht voor industrieel erfgoed tot stand gekomen. Er komt echter een moment dat je als overheid wilt aangeven dat 'mobiel erfgoed' zó belangrijk is voor Nederland dat je het wilt behouden en beschermen. Inmiddels zijn industriële complexen op de monumentenlijst geplaatst. Zo zou nu ook mobiel erfgoed op de monumentenlijst geplaatst moeten kunnen worden. Het probleem bij mobiel erfgoed is dat de mogelijkheid tot beschermde status ontbreekt.

Vanuit het oogpunt van de huidige monumentenzorg betreedt je met de bescherming van mobiel erfgoed een heel ander beroepsveld en een andere wereld met heel andere uitgangspunten, andere problemen en andere vragen. Zo is reconstructie in de categorie mobiel erfgoed heel gewoon terwijl dat in de gebouwde monumentenzorg meestal 'not done' is. Mobiel erfgoed heeft uit de aard der zaak geen relatie met het kadaster en zwerft bovendien over de hele wereld.

De sector is vooralsnog niet voldoende bekend met deze categorie mobiel erfgoed. Wat kan bijvoorbeeld nog als mobiel erfgoed beschouwd worden? Een schilderij? Waar ligt de grens. De vraag is gerechtvaardigd of bescherming van mobiel erfgoed wel effectief en afdoende geregeld kan worden in de Monumentenwet. Misschien biedt de Wet Behoud Cultuurbezit mogelijkheden om deze categorie monumenten te beschermen. Het is inmiddels duidelijk geworden dat mobiel erfgoed, zoals dat in de monumentensector bekend staat, niet tot het werkgebied van het Instituut Collectie Nederland gerekend kan worden.

Conclusie en aanbeveling

De formulering van de doelstelling van monumentenzorg rechtvaardigt dat het ontbreken van een wettelijke bescherming voor mobiel erfgoed op de agenda geplaatst wordt en dat we daarover nadenken. De samenleving geeft aan dat mobiel erfgoed als beschermenswaardig cultuurbezit beschouwd wordt. Enerzijds is de werkgroep van mening dat een beschermde status voor mobiel erfgoed mogelijk zou moeten zijn. Anderzijds zijn wij, gezien het bovenstaande, binnen de context van MoMo niet in staat een gericht voorstel te doen hoe dit afdoende geregeld kan worden.

De werkgroep stelt daarom voor om de volgende aspecten nader te onderzoeken.

- Definieer de categorie mobiel erfgoed. Bepaal wat onder mobiel erfgoed verstaan wordt want een antieke brommer is iets anders dan een woonark (registergoederen).
- Bepaal waar de monumentensector zich op wil richten.
- Biedt de Wet behoud Cultuurbezit mogelijkheden om mobiel erfgoed te beschermen? Zo ja, hoe kan dat geëffectueerd worden?

De rapporten van de werkgroepen worden door de kerngroep van het Ministerie van OCW gebruikt voor het formuleren van voorstellen en scenario's voor de minister. Deze zal daar zijn eigen keuzes in maken. Op 27 november 2008 zal minister Plasterk zijn visie bekend maken.

Het monumentenveld, de bestuurlijke partners en de Raad voor Cultuur hebben vervolgens zes weken de tijd om hierop te reageren en eventueel met de minister in overleg te treden. In het voor jaar van 2009 wil minister Plasterk zijn plannen voor het toekomstige monumentenbeleid voorleggen aan de Kamer.

Aanknopingspunt voor varend erfgoed

De rapporten van de vijf MoMo-werkgroepen bieden echter wel aanknopingspunten voor het varend erfgoed. Niet concreet in de zin van bescherming en financiering, maar wel met ontwikkelingen waarop aangehaakt kan worden.

* **Zet mobiel erfgoed op de agenda.**

Het advies van de werkgroep Kwaliteitszorg laat niets aan duidelijkheid over. Mobiel erfgoed moet weer op de agenda van het ministerie van OCW komen. Er zal eindelijk duidelijkheid gegeven moeten worden over beleid, regelingen en financiering voor deze sector.

* **De roep om een visie te ontwikkelen voor de maatschappelijke betekenis van erfgoed.**

Deze sluit aan bij de al langer lopende ontwikkeling waarin de focus steeds verder verschuift van aandacht voor het monumentale object naar aandacht het monument in zijn context. Het is niet voor niets dat minister Plasterk in zijn uitgangspunten voor MoMo prioriteit stelt bij gebiedsgerichte ontwikkeling, en bij het integreren van monumentenzorg in de ruimtelijke ordening. Het past in het

Belvederebeleid en sluit aan bij de roep om een Mooier Nederland. Met dit laatste is ook een maatschappelijke beweging op gang gekomen. Het draagvlak voor het behoud van cultureel erfgoed is daarmee de laatste jaren ook fors toegenomen, al vertaald dat zich nog niet in klinkende munt. Bij het ontwikkelen van een visie voor de maatschappelijke betekenis van erfgoed is aandacht voor het varend erfgoed en de rol en betekenis daarvan op z'n plaats.

* **Het verder invulling geven van de Beschermde Stads- en dorpsgezichten.**
Het Beschermde Stads- en Dorpsgezicht is nog steeds de vooruitgeschoven post op het vlak van gebiedsgerichte monumentenzorg. Na de aanwijzing door de ministers van VROM en OCW tot Beschermd Stads of Dorpsgezicht is een gemeentebestuur verplicht om een beschermend bestemmingsplan te maken. Daarin is meestal sprake van een zeer gedetailleerde kaart en strengere bestemmings en gebruiksvoorschriften. Voor een eigenaar betekent dit hogere eisen dan gebruikelijk aan de bouwvergunning.
Een aparte 'wijzigingsvergunning', zoals bij rijks- en gemeentelijke monumenten is niet nodig. Ook niet-monumenten in een beschermd gezicht mogen echter niet zomaar worden gesloopt. In de gemeentelijke Bouwverordening is veelal opgenomen dat 'een sloopvergunning moet worden geweigerd indien door het slopen het Stads- of Dorpsgezicht ernstig wordt geschaad'. De boordeling hiervan ligt bij de welstandscommissie van de gemeente. Ten aanzien van de openbare ruimte vinden we in de voorschriften regels voor het profiel van straten, pleinen en kades, de beplanting, bestrating, het straatmeubilair e.d. Zo beoogt men via het ruimtelijke ordenings instrumentarium het beschermde gezicht te bewaren. Het is mogelijk om cultuurhistorisch beschermende maatregelen op te nemen in het bestemmingsplan, maar dit is "boterzacht".
De planmatigheid (bestemmingsplan) kan altijd worden doorbroken door projectmatigheid (projectbesluit).

Sinds 1961 is het instrument Beschermd Stads- en Dorpsgezicht hetzelfde gebleven. De wereld om ons heen is echter sterk veranderd. Het Restauratiefonds heeft vorig jaar in zijn rapport 'Investeren in Monumenten' dan ook gepleit voor de verdere ontwikkeling van het instrument Beschermd Stads- en Dorpsgezicht. In het MoMo project is hiervoor nu volop aandacht. Voor het varend erfgoed biedt dit ten eerste de mogelijkheid om te profiteren van de toegenomen belangstelling voor dit instrument en daarmee voor het verkrijgen van betere havenfaciliteiten in beschermde gezichten. Ten tweede biedt het de kans om in de discussie over het wijzigen van het wettelijk instrumentarium de positie van varend erfgoed aan de orde te stellen.

* **Cultuurhistorische paragraaf en 'Erfgoedtoets'**
In de MoMo werkgroep instrumentarium is voorgesteld om een cultuurhistorische paragraaf in bestemmingsplannen verplicht stellen. Dit biedt -vergelijkbaar met het voorgaande punt - mogelijkheden om de positie van het varend erfgoed hierin te verankeren. Als in een bestemmingsplan het varend erfgoed expliciet genoemd wordt als een historische factor geeft dit ook naar de lokale overheid een sterkere positie in bijvoorbeeld het verbeteren van havenfaciliteiten.

Daarnaast is geopperd om een 'erfgoedtoets' verplicht stellen bij ruimtelijke ontwikkelingen. Deze zou aan moeten sluiten op de Nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening. Te zijner tijd zou deze kunnen opgaan in de integrale omgevingsvergunning van de Wabo. Nieuwe instrumenten uit de Wet Ruimtelijke Ordening (zoals provinciale planologische verordeningen, AMvBs of beheersverordeningen) kunnen hierbij (ook) een rol gaan spelen. Een verdergaande variant zou een eigenstandig vergunningenstelsel zijn of zelfs een integrale Erfgoedwet op het gebied van (cultuur)landschap, natuur en cultuurhistorie.

P.J.A. (Pieter) Baars
Hoofd Communicatie en Strategie
Nationaal Restauratiefonds

Varend Erfgoed en gebiedsgerichte monumentenzorg

Martine van Lier is vice-voorzitter van de FONV.

Kansen van varend erfgoed voor de monumentenzorg

Doel FONV - behoud varend erfgoed
De doelstelling van de Federatie Oud-Nederlandse Vaartuigen (FONV) is om het behoud van het varend erfgoed te bevorderen. De FONV doet dat onder andere door de achterban - de behoudsorganisaties van varend erfgoed (particuliere en museale eigenaren van historische schepen) - te informeren over beleid, wet- en regelgeving van de overheid (rijk, provincies, gemeenten en waterschappen) en de consequenties daarvan voor historische schepen. Andersom informeert de FONV ook de overheden over de wensen en noden van de sector varend erfgoed, om daarmee te bevorderen dat de eigenaren van historische schepen in staat zijn en blijven om hun schip in stand te houden en te gebruiken als daadwerkelijk varend erfgoed. De rol van de overheden kan daarbij kaderstellend zijn, maar ook faciliterend.

Beleid voor varend erfgoed
De FONV krijgt regelmatig vragen van lokale overheden naar voorbeelden van regelgeving, wettelijke bescherming en financiële mogelijkheden om varend erfgoed op te nemen in beleid voor de herbestemming van havens, die buiten functie raken en daardoor dreigen te verloederen.
Er zijn goede praktijkvoorbeelden voorhanden van havens, die met een invulling met historische schepen bijdragen aan een aantrekkelijk woon- en verblijfsgebied en een historisch stadsbeeld. Deze voorbeelden zijn vaak te danken aan de inventiviteit en vasthoudendheid van de initiatiefnemers, bij gebrek aan passende kaderstelling en facilitering. De gewenste wet- en regelgeving om varend erfgoed te betrekken bij gebiedsontwikkeling ontbreekt tot nu toe.

MoMo en varend erfgoed
De minister van OCW en de erfgoedsector willen graag dat

de monumentenzorg gemoderniseerd wordt en daarmee beter aansluit bij de manier waarop we nu aankijken tegen het behouden van erfgoed:
* van objectgerichte naar gebiedsgerichte bescherming
* van 'beschermen door conserveren' naar 'behoud door ontwikkeling'.

Deze twee uitgangspunten sluiten goed aan bij de praktijk van het behouden van varend erfgoed:
* de particuliere en museale eigenaren behouden hun varend erfgoed door het te gebruiken (als werkend monument, als charter-, woon- of recreatieschip)
* door een collectie van varend erfgoed op te bouwen en tentoon te stellen in historische havens en tijdens maritieme evenementen.

De voorstellen van de 5 MoMo-werkgroepen bieden aanknopingspunten om deze beide uitgangspunten verder te versterken en in beleid en wet-, en regelgeving te verankeren. Dat kan bijvoorbeeld door de cultuurhistorische waarde van varend erfgoed en de ensemblewaarde van varend erfgoed en de context: havens, kades, kunstwerken en werven, vast te leggen in:
* beschermde dorps- en stadsgezichten
* beschermde landschapsgezichten
* cultuurhistorische paragraaf van bestemmingsplannen
* erfgoedtoets bij ruimtelijke ontwikkelingen
* in te toekomst: Erfgoedwet
Daarmee bieden de voorstellen uit de MoMo-werkgroepen niet alleen bruikbare aanknopingspunten voor de gewenste kaderstelling en facilitering van het varend erfgoed. Belangrijker is nog dat zij daarmee aantonen dat het varend erfgoed kansen biedt om te komen tot een betere en integrale monumentenzorg.

Martine van Lier
vice-voorzitter FONV
Federatie Oud-Nederlandse Vaartuigen

De rol van varend erfgoed in stads- en dorpsgezicht

Reinhilde van der Kroef van Historisch Onderzoeksbureau Histodata uit Groningen doet in opdracht van de FONV onderzoek naar mogelijkheden om het Varend Erfgoed een plaats te geven in het te moderniseren monumentenbeleid. Dit onderzoek zal uitmonden in 2009 in een publicatie.

Tot nu toe wordt er bij het aanwijzen van beschermde dorps- en stadsgezichten vrijwel nooit rekening gehouden met de mogelijkheden om ook havens voor historische schepen hierin een plaats te geven. Dit, terwijl in vele gevallen dergelijke havens wel deel van het aangewezen gebied uitmaken. Dat is een gemiste kans, zowel voor de gemeente die zich de trotse 'eigenaar' mag noemen van een beschermd dorps- of stadsgezicht als voor het varend erfgoed in die gemeente.
Aan de hand van enkele voorbeelden wordt toegelicht wat de mogelijkheden zijn om het varend erfgoed als onderdeel van havens voor historische schepen deel uit te laten maken van beschermde dorps- en stadsgezichten.

Programma zaterdag 8 november
FONV symposium
"Is het varend erfgoed te behouden?"
Enkhuizen - Gependam - ms Terra Nova

13.30 **Opening / toelichting programma**
Martine van Lier dagvoorzitter, vice-voorzitter FONV

13.45 **Beperkt groot vaarbewijs en het diploma Groot Motorschip**
Wim Loots is lid van de VAMEX, de exameninstelling voor het klein vaarbewijs, het grootpleziervaartbewijs en het CWO Groot Motorschip

14.00 **Certificaat van onderzoek - heb ik dat nodig en hoe kom ik eraan?**
Leendert Korvink - Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW)

14.15 **Hoofdstuk 19 historische schepen in de Europese Richtlijn voor de Binnenvaart en de toepassing in Nederland en andere Europese landen**
Hendrik Boland - EMH-bestuurder

14.30 - PAUZE

15.00 **Een tiental aandachtspunten bij het realiseren van museumhavens**
Cor Winde - voorzitter LVBHB-werkgroep Haven en Ligplaatsen

15.15 **Het samenspel tussen beroepsvaart en recreatievaart, over oudere beroepsvaartuigen in de binnenvaart, en over het nut van een individueel lidmaatschap van de Vereniging Schuttevaer voor recreatievaarders**
Frits de Vries - vice-voorzitter Afd. Rijnstreek -Vereniging Schuttevaer, landelijk adviseur recreatievaart
Ver. Schuttevaer, lid commissie van advies van St. Recreatietoervaart Nederland (SRN)

15.30 **Forum Sprekers/ reacties op FONV-stellingen/ vragen uit de zaal**

16.00 **Einde symposium**



Inleiding Symposium; "Is het varend erfgoed wel te behouden?"

Martine van Lier dagvoorzitter, vice-voorzitter FONV
Zie voor de tekst bladzijde 4 (Kees Pette)

Beperkt groot vaarbewijs en het diploma Groot Motorschip

Wim Loots is lid van de VAMEX, de exameninstelling voor het klein vaarbewijs, het grootpleziervaartbewijs en het CWO Groot Motorschip

VAARBEWIJZEN
De vaarbewijzen ondergaan grote wijzigingen. De wijze van afnemen van theorie-examens voor het kleine en het grote vaarbewijs is reeds gewijzigd. Welk vaarbewijs iemand nodig heeft, verandert sterk na 30 december 2008!

We kennen in 2008 de volgende vaarbewijzen:
* het kleine vaarbewijs voor rivieren, kanalen en meren (klein vaarbewijs I)
* het kleine vaarbewijs voor alle binnenwateren (klein vaarbewijs II)
* het grote vaarbewijs voor rivieren, kanalen en meren (groot vaarbewijs B)
* het grote vaarbewijs voor alle binnenwateren (groot vaarbewijs A)

De Binnenschepenwet en het bijbehorende Binnenschepenbesluit worden per 30 december 2008 vervangen door de Binnenvaartwet en het Binnenvaartbesluit. Na de invoering van de nieuwe Binnenvaartwet komen er nieuwe vaarbewijzen bij:
* het beperkt groot vaarbewijs voor rivieren, kanalen en meren
* het beperkt groot vaarbewijs voor alle binnenwateren
Voor de pleziervaart komt er een vrijstelling van de verplichting om voor schepen van 25 tot 40 m lengte een beperkt groot vaarbewijs te hebben, in de vorm van het "groot pleziervaartbewijs". Dit document wordt ook afgegeven in het kader van de overgangsregeling voor degenen die op dit moment met dergelijke schepen varen.

Grondgedachte voor vaarbewijzen verandert

Met de invoering van de nieuwe Binnenvaartwet is de grondgedachte achter de vaarbewijzen veranderd. Harmonisering van de vaarbewijzen in Europa heeft namelijk tot gevolg dat de vaarbewijzen steeds meer gaan lijken op de rijnpatenten. Bij de rijnpatenten kennen we het sportpatent, het kleine patent en het grote patent. Deze zijn afhankelijk van de lengte van het schip. Deze gedachtegang wordt doorgezet in de nieuwe opzet van de vaarbewijzen. Voor het radarpatent en de rijnpatenten verandert er niets. Tot nu toe kon pleziervaart in Nederland met een klein vaarbewijs toe, beroepsmatige vaart is aangewezen op het groot vaarbewijs. Als iemand met een schip van 60 m voor zijn plezier vaart en benedenstrooms van het Spijkse Veer op de Rijn blijft was het klein vaarbewijs voldoende. Theorie-examen doen en varen maar. Dat is in 2009 afgelopen!

Wie moeten na 30 december 2008 welk vaarbewijs hebben?
In artikel 14 (groot vaarbewijs), 15 (beperkt groot vaarbewijs) en 16 (klein vaarbewijs) van het Binnenvaartbesluit staat vermeld wie welk vaarbewijs moet hebben.

Groot vaarbewijs
Het groot vaarbewijs is na 30 december 2008 vereist voor het voeren van:
* schepen met een lengte van ten minste 40 m die gebruikt worden of bestemd zijn voor bedrijfsmatig vervoer
* passagiersschepen (bedrijfsmatig vervoer van meer dan 12 passagiers)
* sleep- en duwboten, die blijkens een verklaring van de Minister uitsluitend als pleziervaartuig gebruikt worden, met een lengte van ten minste 40 m
* pleziervaartuigen met een lengte van ten minste 40 m
* schepen die worden gebruikt om een schip met een lengte van 20 m of meer te slepen, te duwen of langszij vast mee te nemen

Beperkt groot vaarbewijs
Het nieuwe beperkt groot vaarbewijs is vereist voor het voeren van:
* vrachtschepen met een lengte van 20 meter tot 40 meter (bedrijfsmatig vervoer)
* pleziervaartuigen met een lengte van 25 meter tot 40 m.
* sleep- en duwboten, die blijkens een verklaring van de Minister uitsluitend als pleziervaartuig gebruikt worden, met een lengte van 25 meter tot 40 meter

Klein vaarbewijs
Het klein vaarbewijs is na 30 december 2008 vereist voor het voeren van:
* motorboten met een lengte van minder dan 15 meter die een snelheid van meer dan 20 km per uur kunnen bereiken (snelle motorboot)
* pleziervaartuigen met een lengte van 15 m tot 25 m
* sleep- en duwboten, die blijkens een verklaring van de Minister uitsluitend als pleziervaartuig gebruikt worden, met een lengte van 15 m tot 25 m
* schepen tussen de 15 en 20 m die bedrijfsmatig worden gebruikt

Geen vaarbewijs
Voor het voeren van de volgende kleine schepen is geen vaarbewijs verplicht:
* pleziervaartuigen, met een lengte van minder dan 15 m
* sleep- en duwboten, die blijkens een verklaring van de Minister uitsluitend als pleziervaartuig gebruikt worden, met een lengte van minder dan 15 m

Met een groot vaarbewijs mag iemand met alle schepen die hierboven genoemd worden varen, dus ook op schepen waarvoor een beperkt groot vaarbewijs of een klein vaarbewijs voor nodig is.
Met een beperkt groot vaarbewijs mag iemand ook op schepen varen waarvoor een klein vaarbewijs nodig is.

Examens per vaarbewijs
Klein vaarbewijs
Het examen voor het klein vaarbewijs bestaat uit 30 meerkeuzevragen voor rivieren, kanalen en meren en aanvullend 25 voornamelijk meerkeuzevragen voor alle binnenwateren. Het examen klein vaarbewijs wordt afgenomen door de VAMEX middels een beeldschermexamen dat op 4 locaties alle weekdagen en per locatie 1 keer per maand op zaterdag kan worden afgelegd. Het gebruik van het klein vaarbewijs wordt na 30 december 2008 beperkt tot een scheepslengte van 24,99 m. Vanaf 25 m lengte moet een beperkt groot vaarbewijs aanwezig zijn.
Het klein vaarbewijs wordt geldig tot de bezitter een leeftijd van 70 jaar (was 65) heeft bereikt en moet daarna iedere 5 jaar (was 3 jaar) verlengd worden middels een medische keuring (in principe met een eigen verklaring). Kleine vaarbewijzen die nu reeds zijn afgegeven zijn geldig tot de leeftijd van 70, 75 e.d. onafhankelijk van de huidige geldigheid die op het vaarbewijs staat vermeld.
Aanmelden voor het examen klein vaarbewijs en meer informatie via www.vamex.nl.

Groot vaarbewijs
Het examen voor het groot vaarbewijs voor rivieren, kanalen en meren bestaat uit de volgende examenvakken:
* reglementen 1
* navigatie 1
* laden en lossen
* kennis schip
* kennis vaarwater
* motorkennis
* veiligheid en milieu

Dit moet voor het groot vaarbewijs alle binnenwateren worden aangevuld met de examenvakken:
* reglementen 2
* navigatie 2

Alle vakken worden schriftelijk afgenomen (meerkeuzevragen) behalve de vakken navigatie 1 en navigatie 2 die mondeling worden afgenomen. Na een positieve uitslag voor alle examens krijgt de examenkandidaat een schippersdiploma. Behalve de examens voor het groot vaarbewijs moet een examenkandidaat ook 4 jaar vaartijd (4x 180 vaardagen) aantonen.
Het groot vaarbewijs wordt verkregen door het overleggen van zowel het schippersdiploma, de bewijzen van de vaartijd als de geneeskundige verklaring die de medische geschiktheid moet aantonen.
Een groot vaarbewijs is geldig tot de leeftijd van 50 jaar waarna iedere 5 jaar verlengd kan worden na een positief resultaat voor de medische keuring. Vanaf de leeftijd van 65 jaar moet het groot vaarbewijs ieder jaar verlengd worden na een positief resultaat voor de medische keuring.
Meer informatie over het aanmelden e.d. is te vinden via www.cbr.nl onder zoekterm "binnenvaart".

Beperkt groot vaarbewijs (beroepsvaart)
Het beperkt groot vaarbewijs is nieuw vanaf 30 december 2008. Schippers die in de beroepsvaart willen varen met een schip met een lengte van tenminste 20 m tot 40 m kunnen examen doen voor de beroepsvaart bij de CCV, onderdeel van het CBR. De examenvakken voor het beperkt groot vaarbewijs zijn exact gelijk aan de examenvakken voor het groot vaarbewijs. Het verschil zit in de benodigde vaartijd, 3 jaar i.p.v. 4 jaar. Al het andere is gelijk aan het groot vaarbewijs, dus ook de medische keuringen, geldigheid van het vaarbewijs etc. Met dit diploma wordt het gemakkelijker om in te stromen in de kleine beroepsvaart. Het examen bij de CCV is gericht op het varen met schepen die bedrijfsmatig worden gebruikt. Dit examen kan ook door de pleziervaart worden afgelegd mits men beschikt over voldoende vaartijd. Meer informatie over het aanmelden e.d. is te vinden via www.cbr.nl onder de zoekterm "binnenvaart".
NB. De website van het CBR moet nog aangepast worden met de informatie over het beperkt groot vaarbewijs.

De vrijstelling op grond van het groot pleziervaartbewijs
Schippers van pleziervaartuigen die willen varen met een schip met een lengte van 25 tot 40 m kunnen kiezen:
* of examen doen bij de CCV (met 3 jaar vaartijd): geeft beperkt groot vaarbewijs
* of examen doen bij de VAMEX (met praktijkexamen): geeft vrijstelling voor het beperkt groot vaarbewijs t.b.v. de pleziervaart: het groot pleziervaartbewijs

Omdat 3 jaar vaartijd voor de meeste pleziervaart onhaalbaar is, is gezocht naar een haalbaar en vergelijkbaar alternatief. Het examen voor de pleziervaart moest gelijkwaardig zijn aan het beroepsvaart examen en gaat dus verder dan het klein vaarbewijs (alleen theorie-examen). Om in aanmerking te komen voor deze gelijkwaardigheid, zijn alle teksten voor het pleziervaart examen getoetst door de CCV die -in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat- de examens voor het groot vaarbewijs afneemt. De VAMEX wordt door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aangewezen voor het afnemen van de examens voor de pleziervaart. Iemand die beroepsmatig wil gaan varen, gaat naar de CCV. Iemand die voor zijn plezier wil gaan varen, gaat naar de VAMEX. Het examen voor de pleziervaart is volledig gericht op het veilig en verantwoord varen met grote pleziervaartuigen.

Het oorspronkelijke examen CWO Groot Motorschip is van de Commissie Watersport Opleidingen (CWO) overgeplaatst naar de VAMEX. Dit vanwege de voorwaarde van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat dat het opleiden en het examineren organisatorisch gescheiden moet zijn. Het examen zoals dat door de CWO werd afgenomen verschilt weinig van het examen dat vanaf 30 december 2008 door de VAMEX wordt afgenomen.

De opleiding voor het examen CWO Groot Motorschip kan in beginsel door iedere opleider worden verzorgt, officieel erkende vaarscholen zijn aangesloten zijn bij de CWO. Het is de verantwoordelijkheid van de kandidaat om een al dan niet erkende vaarschool te kiezen.
De VAMEX neemt als onafhankelijke exameninstelling het examen af, hetgeen bestaat uit een theorie- en praktijkexamen. Het theorie-examen bestaat uit 100 meerkeuzevragen. In eerste instantie zal dit een schriftelijk examen zijn, na verloop van tijd (ergens in 2009) zal dit een beeldschermexamen worden. Indien de kandidaat

geslaagd is voor het theorie-examen kan het praktijkexamen worden aangevraagd. Het praktijkexamen wordt afgenomen op een pleziervaartuig vanaf 25 tot 40 meter. De examenkandidaat kan zelfs op het eigen schip examen doen, als dat aan de eisen voldoet. Per praktijkexamen doen 2 examenkandidaten examen waarbij 2 examinatoren of 1 examinator en een gecommitteerde aanwezig zijn. Na het slagen voor het theorie- en praktijkexamen, ontvangt de kandidaat het diploma CWO Groot Motorschip. Op aanvraag ontvangt de kandidaat het pasje groot pleziervaartbewijs, hetgeen een vrijstellingsbewijs is voor het beperkt groot vaarbewijs. Met het groot pleziervaartbewijs mag iemand uitsluitend op pleziervaartuigen van 25 tot en met 39,99 m varen. Met het groot pleziervaartbewijs mag iemand niet bedrijfsmatig varen!
Houders van het Scouting diploma MBL M3 worden gelijkgesteld met houders van het diploma CWO Groot Motorschip. Zij kunnen dus zonder opnieuw examen te doen direct het pasje groot pleziervaartbewijs aanvragen.
Het pasje groot pleziervaartbewijs (zowel via de VAMEX als de overgangsregeling) is gekoppeld aan het klein vaarbewijs en even lang geldig (tot 70 jaar en daarna iedere 5 jaar verlengen).

Het examineren binnen de VAMEX (zowel voor het klein vaarbewijs als voor het groot pleziervaartbewijs) is volledig wettelijk vastgelegd en er wordt vanuit de Examenkamer middels gecommitteerden toezicht gehouden.
De aanmeldformulieren, de exameneisen, de afbakening, de toetsmatrijs, het examenreglement, de vrijstellingen etc. zullen op de website van de VAMEX gepubliceerd worden voor 1 juli 2009. Tot deze tijd zal er sprake zijn van een overgang van de CWO naar de VAMEX. Hier wordt hard aan gewerkt. Zie www.vamex.nl.
De tarieven voor de examens en de diploma's worden officieel door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat eind 2008 bekend gemaakt, deze zijn momenteel nog niet bekend.

Overgangsregeling voor huidige grote pleziervaartuigen
Er komt een overgangsregeling voor personen die nu reeds met pleziervaartuigen van 25 m of langer varen. In principe zouden deze gewoon met hun schip kunnen blijven varen, mits ze zich op tijd aanmelden voor de overgangsregeling. Die overgangsregeling loopt tot 30 december 2010!
Personen die denken aanspraak te kunnen maken op de overgangsregeling dienen het aanmeldformulier dat in januari 2009 beschikbaar gesteld gaat worden via de website www.vamex.nl ingevuld en vergezeld van de benodigde gegevens naar de VAMEX toe te sturen. Deze regeling wordt wettelijk gepubliceerd, de uiteindelijke wettekst is de geldige tekst!
Voor de overgangsregeling (peildatum 30 december 2008) komen in aanmerking (let op, dit is onder voorbehoud):
* eigenaren en hun partners van pleziervaartuigen van 25 m of langer (ook langer dan 40 m) die in het bezit zijn van een klein vaarbewijs
* leden van verenigingen en stichtingen die in het bezit zijn van een verklaring afgeven door die vereniging of stichting, dat zij op 30 december 2008 in het bezit zijn van een klein vaarbewijs en gerechtigd zijn om met een schip van 25 m of langer (ook langer dan 40 m) van de vereniging of de stichting te varen
Deze aanvragen worden beoordeeld door de VAMEX en na een positief resultaat wordt het pasje groot pleziervaartbewijs (met een aparte aantekening "40 meter +" of "tot 40 meter") afgegeven. Afhankelijk van het bezit van klein vaarbewijs I (rivieren, kanalen en meren) of klein vaarbewijs II (alle binnenwateren) wordt het groot pleziervaartbewijs afgegeven voor rivieren, kanalen en meren of voor alle binnenwateren.

Na 30 december 2010 (einddatum overgangsregeling) kan uitsluitend via het theorie- en praktijkexamen bij de VAMEX de vrijstelling op het beperkt groot vaarbewijs behaald worden: het groot pleziervaartbewijs.

Tekst: Janneke Bos i.o.m. Wim Loots

Binnenvaartwet en de Europese richtlijn 2006/87/EG: Certificaten voor schepen in de pleziervaart

Leendert Korvink is beleidsmedewerker bij de Toezichteenheid Binnenvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

Geachte heer/mevrouw,
Op het FONV symposium op zaterdag 8 november zal ik een presentatie verzorgen over het certificering van schepen vanaf 30 december 2008, als de Binnenvaartwet van kracht wordt.
Met de invoering van de Binnenvaartwet, Binnenvaartbesluit en bijbehorende regelingen worden een aantal nieuwe catagoriën schepen certificaatplichtig en wordt het vaargebied uitgebreid zodat ook op de Rijn gevaren mag worden.
Volgens de huidige Europese richtlijn 82/714/EG zijn vracht-, sleep en duwboten te voorzien van een communautair certificaat waarmee de europese wateren, BEHALVE de RIJN, bevaren mag worden. Straks zijn ook passagiersschepen, drijvende werktuigen en pleziervaartuigen langer dan 20 meter certificaatplichtig.
De bovengenoemde richtlijn wordt vervangen door een nieuwe technische richtlijn 2006/87/EG die ook op 30 december 2008 van kracht wordt. Hoe de uitwerking voor specifieke scheepscategoriën gaat uitpakken zal met nadere berichtgeving via de website van IVW en FONV (en www.xs4all.nl/~bosq) te volgen zijn.

Ook zal ik ingaan op de veranderingen van IVW de komende jaren. IVW zal omschakelen naar risico gebaseerd toezicht en de direct toezichthoudende taken aan meerdere marktpartijen mandateren. Hierdoor kan middels een gezonde marktwerking de gevraagde flexibiliteit en prijsontwikkeling plaatsvinden.

Vertrouwend hiermee van dienst te zijn,
Met vriendelijke groeten, Leendert Korvink

Hoofdstuk 19 (historische schepen) van de Europese richtlijn en de toepassing op Europees niveau

Zie voor de tekstbladzijde 6.

Liggen of varen

Een presentatie van de Werkgroep Havens & Ligplaatsen

Foto's aangeleverd

Tekst: Cor Winde

Inleiding



De Werkgroep Haven & Ligplaatsen is een werkgroep welke bestaat uit vertegenwoordigers van drie behoudsorganisaties:

*** De Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig, LVBHB**

De LVBHB, ook wel genoemd "Het Historisch Bedrijfsvaartuig", vertegenwoordigt alle historische schepen waarmee de oorspronkelijke schipper vroeger zijn brood verdiende door de handel, de beurtvaart of de sleepvaart. Op deze schepen is de toenmalige scheepsbouw en het werken en leven aan boord zichtbaar en voelbaar gebleven. Door het behoud van deze schepen wordt een voor Nederland belangrijk varend cultureel erfgoed in stand gehouden. Met deze schepen behouden havens en vaarwegen hun oorspronkelijke levendige karakter en zijn de havensteden een beleving voor toeristen en recreanten. Veel historische schepen zijn te bezichtigen, in museumhavens of gewoon ergens op het water.

Momenteel heeft de vereniging ruim 1500 leden met ca. 1200 schepen, die of in restauratiestadium, of al in de vaart zijn. De meeste van deze schepen, zijn aangemeld bij het Nationaal Register Varende Monumenten. Dit register is opgezet door Federatie Oud-Nederlandse Vaartuigen waarbij de LVBHB is aangesloten.

De vereniging geeft restauratieadviezen en organiseert jaarlijks enkele bijeenkomsten, waarvan de zomerreünie wel de belangrijkste is. Het bestuur is vertegenwoordigd in diverse andere organisaties, die de belangen van de historische schepen vertegenwoordigen en behartigen.



De vereniging het Historisch Bedrijfsvaartuig is dé plaats waar alle mensen en kennis rondom het behouden en restaureren van historische bedrijfsvaartuigen bijeen komen. De vereniging zorgt voor het behoud van kennis over de historische (voormalige) vrachtschepen en de uitwisseling van de ervaringen met het restaureren ervan.

Ook is de vereniging de gesprekspartner voor overheden en anderen die schepen willen betrekken in hun monumentenbeleid en bij hun historische havens en vaarwegen. De vereniging is een warm pleitbezorger voor



het behoud van elk schip dat, al of niet zichtbaar, een schip met historische waarde kan zijn of door restauratie kan worden.

Daarvoor zijn aanleg- en restauratiefaciliteiten nodig. Ook het varen met zo'n historisch bedrijfsvaartuig vraagt soms bijzondere voorzieningen. Zo pleit de vereniging voor goedkope ligplaatsen, speciale aanlegplaatsen, restauratiesubsidies en belastingfaciliteiten. Boven alles staat het uitdragen van de grote betekenis die dit maritiem erfgoed voor de economische ontwikkeling van Nederland in de 19e en 20e eeuw heeft gehad.

* **De Stichting tot Behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten, BASM**



BASM is een behoudsorganisatie op het gebied van historische bedrijfsvaartuigen uit de doelgroepen stoomvaartuigen, motorsleepboten, opduwers, werfschepen en overheids- & dienstvaartuigen.
Onder de groep overheidsvaartuigen vallen ook de bekende Schottel aangedreven vaartuigen van Douane, Politie en Kon. Marechaussee.
De eigenaren van deze vaartuigen worden door de Stichting vertegenwoordigd in diverse overlegorganen zoals bijv. registratie als Historische Casco of Varend Monument in de Sectie Varende Monumenten, beoordelen van aanvragen voor restauraties, deelnemen in commissies bijv. Reglementen en/of Havens en Ligplaatsen.
Daarnaast is de Stichting uitgever van het blad SLEEP & DUWVAART. De Stichting houdt zich bezig met specials over historische sleepvaartbedrijven in Nederland.
Ook vlaggen van historische Nederlandse motorenfabrieken zijn door de Stichting opnieuw op de markt gebracht.

* **De Vereniging De Motorsleepboot, VDMS**

De Vereniging de Motorsleepboot is een vereniging van eigenaren en liefhebbers van oude (historische)



motorsleepboten die in 1993 opgericht werd. Het ledental is ruim 600 en nagenoeg elk lid is in het bezit zijn van een sleepboot of opduwer. De sleepbooteigenaren vormen een zeer gemêleerd gezelschap. Een aantal heeft een nautische of scheepstechnische achtergrond van zowel de binnenvaart als de zeevaart, anderen hebben functies in het bedrijfsleven, de vrije sector, zijn gepensioneerd of in de VUT. Alle leden hebben een band met deze oude beroepsschepen die dankzij hun voorliefde veelal van de sloophamer zijn gered. Nergens ter wereld zijn er zoveel sleepboten per km2 aanwezig als in ons land. Je kunt dus spreken van een zeer unieke vereniging.
De doelstelling van de vereniging is het behouden van dit varend erfgoed en het organiseren van evenementen. Het sociale aspect heeft een ruime plaats binnen de vereniging. Jaarlijks worden er vele evenementen georganiseerd, waarvan de Nationale Sleepbootdagen het hoogtepunt vormen.
Gemiddeld 200 schepen nemen aan deze sleepbootdagen deel. De schepen worden opengesteld voor publiek, rondvaarten worden georganiseerd en behendigheidswedstrijden worden gehouden.

Werkterrein van de Werkgroep H&L

De oorsprong van deze en de andere werkgroepen van de LVBHB ligt in de vraag "Wat is nodig voor het behoud van het varend erfgoed?".
De Werkgroep houdt zich bezig met:



Het opzetten en beheren van een databank met gegevens van havens voor historische schepen. De gegevens betreffen statuten, reglementen, toelatingseisen, technische gegevens en tarieven.
Het ondersteunen van plaatselijke initiatieven bij het verwerven en inrichten van havens of ligplaatsen voor historische schepen.
Door middel van presentaties bevorderen dat havens en ligplaatsen voor historische schepen ter beschikking komen.
Signaleren van en reageren op plannen van overheden zoals provincies, gemeenten, rijkswaterstaat en waterschappen om de bevaarbaarheid van vaarwegen te behouden voor historische bedrijfsvaartuigen of te bevorderen.
Het doen van aanbevelingen aan overheden zoals boven genoemd, om de bevaarbaarheid van vaarwegen te behouden voor historische bedrijfsvaartuigen of te bevorderen.

Bestaansgrond historische schepen



Om het voortbestaan van de historische schepen te garanderen, is het noodzakelijk dat ze een functie hebben. Het in stand houden van schepen uitsluitend en alleen om hun historische waarde blijkt in de praktijk op termijn niet goed mogelijk. De kosten zijn dermate hoog dat dit na verloop van tijd voor vrijwel geen enkele eigenaar is op te brengen.
De functies waarvoor deze schepen worden gebruikt zijn velerlei, maar voor particuliere eigenaren is de meest voorkomende die van bewoning. Het is dan ook met name vanuit deze woonfunctie dat de Werkgroep H&L naar havens en ligplaatsen voor historische schepen kijkt en werkt.

Liggen



Zoals gezegd, veruit de meest voorkomende functie van de historische bedrijfsvaartuigen is die van bewoning. H&L is dan ook van mening dat de meest geschikte plaats voor havens en ligplaatsen voor deze schepen een woonomgeving is.
Historisch gezien, is dat ook de meest juiste. Toen deze schepen nog actief waren in de beroepsvaart bevond het merendeel van de havens en de losplaatsen zich in het centrum van dorpen en steden. Misschien mogen we zelfs zeggen dat dorpen en steden zich gevormd hebben rondom de havens. Deze opvatting wint ook terrein bij beleidsmakers op het terrein van industrieel erfgoed. Het gaat om de schepen, maar ook om de ambiance waarin ze zich bevinden.
Het is echter niet eenvoudig om met de stedelijk autoriteiten hierover tot overeenstemming te komen. Anderzijds is het voor deze autoriteiten ook niet gemakkelijk oplossingen te vinden waar niet alleen de schippers maar ook de omwonenden gelukkig mee zijn.
Op grond van meer dan een decennium aan ervaring heeft H&L daarom een 10-tal aanbevelingen ontwikkeld:

1. Betrek uw schippers vanaf het eerste begin.
2. Overleg met de omwonenden in een vroeg stadium.
3. Maak er een woonbuurt van, zowel te water als aan de wal.
4. Zorg voor veiligheid, comfort en goede voorzieningen voor de schepen en de schippersgezinnen.
5. Plaats de haven in een historische omgeving.
6. Verbind de haven met 'n netwerk van vaarwegen.
7. Maak de haven onderdeel van een toeristische en recreatieve infrastructuur.
8. Creëer levendigheid, activiteiten en vooral: vaarbewegingen.
9. Integreer uw havenprojecten in grotere projecten: meer subsidiekansen, werk met werk maken, meer "potten gebruiken".
10. Regel van te voren het beheer na de realisatie:
* Organisatie
* Financiën
* Onderhoud
* Toelating
* Activiteiten



Inmiddels is op veel plaatsen in Nederland ervaring op gedaan met deze regels en zijn er ook fraaie resultaten behaald.
Een heel ander aspect betreft de eisen welke aan schepen worden gesteld om te worden toegelaten tot een haven voor historische schepen. Een aantal gemeenten heeft lange tijd krampachtig vast gehouden aan de A status van het Register Varende Monumenten. Dat bood in elk geval zekerheid ten aanzien van de kwaliteit, vond men. Inmiddels breekt het gezonde verstand door en durft men ook schepen te accepteren die minder "museaal" gerestaureerd zijn, maar wel een duidelijk historisch karakter hebben. Ook worden daarbij beperkte aanpassingen om de woonfunctie op een acceptabel niveau te brengen, geaccepteerd.

Of varen



Twee van onze aanbevelingen luiden:
* Verbind de haven met 'n netwerk van vaarwegen
* Creëer levendigheid, activiteiten en vooral: vaarbewegingen.

Weliswaar is de woonfunctie van de historische bedrijfsvaartuigen dominant, maar om de haven levendig en de schepen in goede conditie te houden, is het noodzakelijk dat er mee gevaren wordt. Het aantal belemmeringen voor de vaart met historische schepen neemt echter gaandeweg toe, en dan hebben we het nog niet over de op handen zijnde Europese veiligheidsmaatregelen.

Voor een deel zijn die belemmeringen te wijten aan het afsluiten van bepaalde vaarwegen. Het Apeldoornsch Kanaal is daar niet het enige voorbeeld van. Ook op andere plaatsen, zoals het Westland en in de Noordelijke provincies zijn veel van de vaarwegen waar in het verleden de kleinere historische bedrijfsvaartuigen zoals bollen en westlanders actief waren, afgesloten. In enkele gevallen worden ze nu weer ontsloten, maar vaak met flinke beperkingen t.o.v. het verleden doordat er slechts sprake is van vaste in plaats van beweegbare bruggen waardoor de doorvaarthoogte wordt beperkt. Doordat er niet meer wordt gebaggerd, is ook de diepgang beperkt. Maar vaak worden er ook beperkingen in de lengte of in de motorisering van de vaartuigen ingesteld zoals in het Westland.

Een nog ernstigere beperking is het verdwijnen van een groot aantal van de oorspronkelijke lig-, laad- en losplaatsen van deze schepen. Op veel plaatsen zijn of worden betreffende havengebieden ontwikkeld tot woongebieden waar het niet langer is toegestaan ligplaats te kiezen, ook niet als passant. Anderen zijn ontwikkeld tot jachthaven waarbij historische schepen vanwege hun afmetingen geen plaats meer kunnen vinden. Dat leidt er toe dat er bij het maken van vaartochten onderweg steeds minder mogelijkheden zijn om ergens te overnachten of een beperkte tijd als passant ligplaats te kiezen.

Verder voeren rijks-, provinciale en gemeentelijke overheden steeds meer beperkingen in om ligplaats te kiezen langs de oevers van kanalen en rivieren. In feite is het verboden ergens ligplaats te kiezen tenzij het expliciet is toegestaan.

Daarnaast worden de voorzieningen voor de beroepsvaart door de toegenomen afmetingen van deze schepen steeds minder bruikbaar voor historische schepen. Wacht- en overnachtingsplaatsen bij kunstwerken en in rijks vluchthavens hebben zulke paalafstanden dat ze, los van verbodsbepalingen, voor historische schepen in de meeste gevallen onbruikbaar zijn. Anderzijds zijn de ter plekke getroffen voorzieningen voor de pleziervaart evenmin bruikbaar omdat bolders en palen veel te licht zijn uitgevoerd.

Op verschillende plaatsen zijn inmiddels vanuit het varend erfgoed initiatieven ontstaan om toch te kunnen beschikken over meer ligplaatsen. H&L steunt deze initiatieven naar vermogen.

Zo lopen er in Zuid-Holland en in Arnhem en omgeving initiatieven om met de daarvoor in aanmerking komende overheden tot afspraken te komen over het gebruik en beheer van een aantal passantenplaatsen.



Recent heeft op aansporing van H&L de LVBHB, mede namens de andere behoudsorganisatie, bezwaar aangetekend tegen de plannen van Rijkswaterstaat Oost-Nederland om er voor te zorgen dat deze organisatie bij haar beleid meer rekening zal houden met het varend erfgoed.

Een initiatief dat H&L zelf in uitvoering heeft genomen is het inventariseren en op een haar website publiceren van beschikbare passanten- en overnachtingsplaatsen door geheel Nederland en België. Een eerste aanzet daartoe is ondertussen te vinden op de website www.havensenligplaatsen.nl onder de knop "Ligplaatsen onderweg".

Wij zullen ook niet nalaten om steun te zoeken buiten de kring van behoudsorganisaties voor historische schepen. Door de groeiende belangstelling voor de ambiance, de omgeving van de schepen liggen er kansen bij overheden en andere erfgoed organisaties, maar ook de beroepsvaart, waaronder de groep charteraars zij kunnen een goede partner zijn.

Als afsluiting stellen wij dat behoud van varend erfgoed alleen mogelijk is wanneer dat erfgoed gebruikt kan worden door de schippersgezinnen om te wonen én te varen.

"Behoud door gebruik"

Tekst: Cor Winde

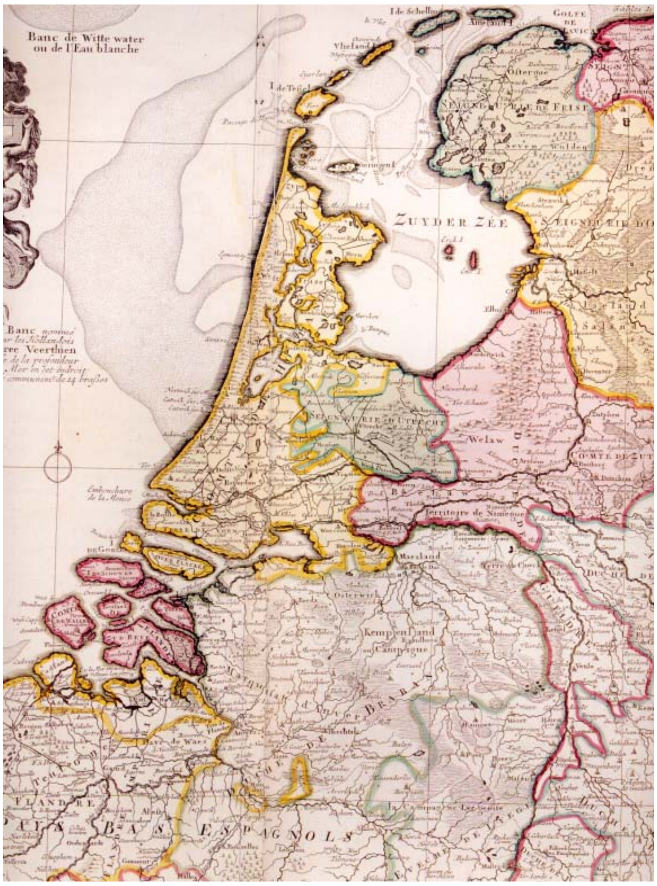
Samenspel

tussen beroepsvaart en recreatievaart

Foto’s aangeleverd

Tekst: Frits de Vries

Frits de Vries is vice-voorzitter van Koninklijke Schuttevaer afdeling Rijnstreek, landelijk adviseur recreatievaart namens het Hoofd Bestuur, lid commissie van advies Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN)



De landkaart van Nederland zag er aan het begin van de 17e eeuw zo uit.



De Nederlandse vloot was toen de grootste handelsvloot van de wereld.



Ook de binnenscheepvaart ontwikkelde zich de laatste eeuwen snel van de trekschuit via de zeilvaart en daarna de motorschepen tot de huidige moderne binnenvaart vloot.



De kanalen waarop uw schepen voeren hebben Nederland in de negentiende en twintigste eeuw groot gemaakt en hierdoor zijn wij nu toon aangevend in het transport over de Europese vaarwegen.



Ook de wereldwijde ontwikkelingen in de containervaart zijn ons land niet voorbij gegaan, Rotterdam is Europa's grootste containeroverslag haven geworden waar de allergrootste containerschepen kunnen aanlanden. In de wereld zitten wij met Rotterdam nog steeds in de top vijf.



Deze zijn soms groter dan een vliegdekschip maar worden met slechts 13 man personeel gevaren.



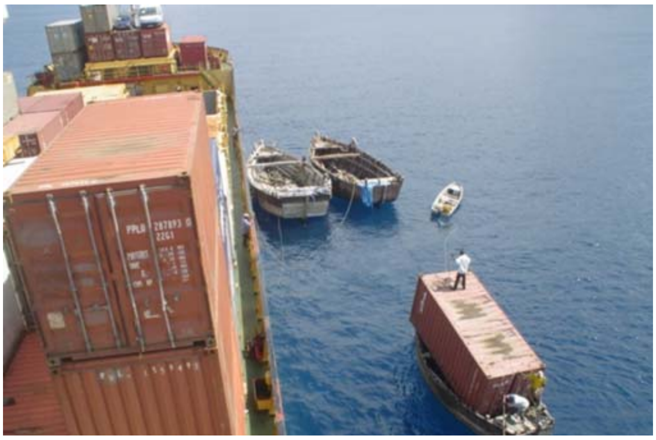
Zij zijn zo groot dat zij niet door het Panama kanaal en het Suez kanaal kunnen varen en alleen via de oceanen en de Eurogeul Rotterdam kunnen bereiken.



Waar zij door wel 11 containerkranen tegelijk gelost en geladen kunnen worden.



De voorgangers van deze grote containerschepen doen nu de kleinere havens aan.



De containers worden op deze wijze met een sleepbootje aangevoerd.



Geladen



en gelost zoals hier op de Congo rivier.



Die door deze super containerschepen



met deze supergrote motoren niet meer kunnen worden aangelopen.

Project Varen doe je samen!

Varen doe je samen!



Varen Doe Je Samen is een project dat is bedoeld om het samenspel en het begrip van de beroepsvaart en de recreatievaart voor elkaar te doen toenemen.



Zoals je hier ziet zie je het soms nog steeds bij meerdere sluizen gebeuren, geduld en begrip voor elkaar wordt steeds minder in de huidige maatschappij.



Ook op de hoofd transportassen wordt het steeds drukker met beroepsvaart en wanneer daar in de zomermaanden de recreatievaart bij komt zit een schipper en een loods soms met het hart in de keel. En…. die buitenlandse kapitein van zo'n groot zeeschip weet niet wat hem overkomt.



Varen doe je samen wil je niet zo doen, maar je ziet: "het gaat overal wel eens fout"



De schade aan schip



Een sluis is dan soms behoorlijk groot.



Dit proberen wij doormiddel van het project Varen Doe Je Samen te voorkomen in samenspel met beroepsvaart, recreatievaart en de vaarwegbeheerder.



Het grote aantal gebruikers van de vaarweg en het grote verschil tussen groot en klein maakt dat er vaak een gevoel is van onbehagen en onveiligheid.



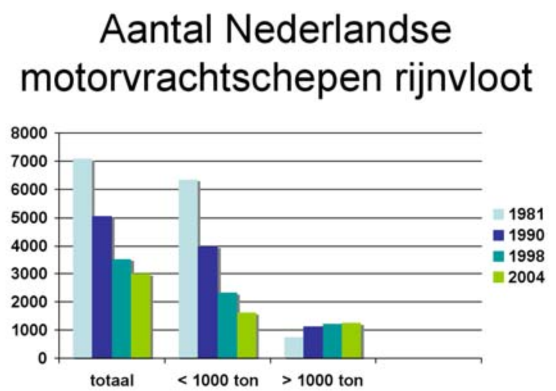
Het staat echter als een paal boven water dat wanneer het steeds drukker wordt op het water er vaker situaties ontstaan die wij mogelijk kunnen voorkomen door goede voorlichting te geven.



Het voorkomen van (on)veiligheid op het water en (bijna)ongelukken voorkomen worden wanneer er meer begrip voor elkaar is en wanneer de nautische kennis van de recreatievaart wordt opgevijzeld.



Hiervoor zijn er diverse vaaropleidingen in Nederland en een vaarbewijsplicht voor diverse categorieën van schepen. Wanneer volgend jaar de nieuwe binnenvaartwet in werking treedt komt er een nieuwe categorie bij n.l. de schepen tussen 25 en 40 meter waarvan de schippers dan een beperkt groot vaarbewijs zullen moeten hebben.



De afmetingen van de schepen in binnenvaart vloot worden steeds groter en de kleine schepen (kleiner dan 1000 ton) worden in aantal steeds geringer.



Het begrip dat de recreatievaart voor de beroepsvaart moet opbrengen kan misschien door deze foto in beeld gebracht worden. Zoals u ziet verdwijnt het motorjacht in de gele cirkel in de dode hoek van het binnenvaartschip en ik kan u verzekeren dat de schipper dan met het zweet tussen zijn billen zit tot dat het jacht weer uit de dode hoek tevoorschijn komt.



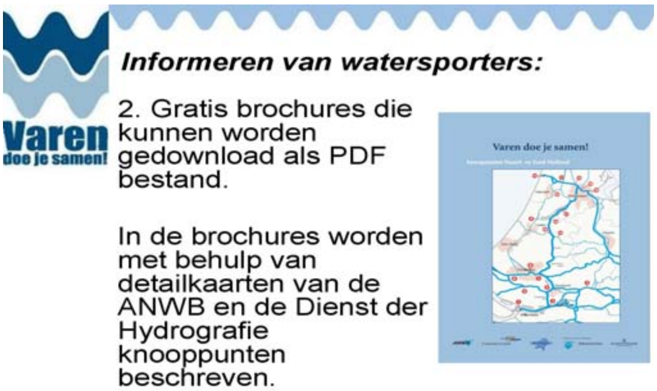
Koninklijke Schuttevaer probeert samen met de partners in Varen Doe Je Samen door informatieverstrekking de risico's te beperken op plaatsen (knooppunten) waar beroeps- en recreatievaart in elkaars vaarwater zitten.



Dit zijn de partners in Varen Doe Je Samen.



Wij informeren via de website van varen doe je samen en door het uitbrengen van gedrukte knooppuntenboekjes waarin vaaraanwijzingen gegeven worden over de wijze waarop een knooppunt veilig kan worden overgestoken.



De knooppuntenboekjes kunnen ook worden gedownload als PDF bestand.



Hier ziet u één van de kaartjes uit de knooppuntenboekjes waarop de vaaraanwijzingen middels lijntjes zijn aangegeven.



U kunt Varen Doe Je Samen vinden op diverse evenementen en beurzen.



Middels flyers trachten wij op diverse locaties de aandacht op Varen Doe Je Samen te vestigen.

Hylke Steensma
Projectleider Varen doe je samen!

Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN)
Bezoekadres: Hoofdstraat 82, 3972 LB Driebergen-Rijsenburg
Postadres: Postbus 102, 3970 AC Driebergen-Rijsenburg
T. + 31 (0)343 52 47 49
F. + 31 (0)343 52 47 58
M. +31 (0)6 26 25 48 99
E. h.steensma@srn.nl
W. www.varendoejesamen.nl en www.srn.nl

Het project bureau van Varen Doe Je Samen is onder gebracht bij Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN) in Driebergen en heeft Hylke Steensma aangesteld als projectleider.

www.varendoejesamen.nl
Varen doe je samen!



Ik hoop dat ik u hiermee een inzicht heb kunnen geven wat Varen Doe Je Samen doet en wat voor u de informatie kan betekenen.
De spits is momenteel het kleinste standaard binnenvaartschip dat in de binnenscheepvaart gebruikt wordt en dat recreatief vanaf volgend jaar met een beperkt grootvaarbewijs gevaren mag worden.



De kempenaar wordt door uw organisatie momenteel gebruikt als promotievaartuig en zal met ingang van 2009 volgens de regels van het nieuwe binnenvaartwet met een grootvaarbewijs gevaren moeten worden. Hier ziet u hoe de casco's van de nieuwe binnenvaartschepen vanuit China over zee worden aangevoerd om in Nederland te worden afgebouwd. Tekst: Frits de Vries





Wat doet de FONV commissie wet- en regelgeving en wat hebben we bereikt?

Janneke Bos is voorzitter van de FONV commissie wet- en regelgeving sinds 2001.

Een stukje geschiedenis
Onder de gezamenlijke maaltijd tijdens een bijeenkomst van de LVBHB in Gouda in 2001 werd door een aantal mensen geconstateerd dat er diverse nieuwe wetten en wetswijzigingen op de agenda stonden, maar dat we daar als betrokkenen nauwelijks invloed op hadden. Er is toen ter plekke besloten om er met enkele mensen, die belangstelling hadden voor regelgeving, gezamenlijk wat aan te gaan doen en zo is daar de werkgroep wet- en regelgeving ontstaan. Omdat deze wet- en regelgeving niet alleen van toepassing was op voormalige bedrijfsvaartuigen maar ook op andere schepen, zoals sleepboten, is destijds besloten om deze werkgroep onder te brengen bij de Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen. De werkgroep heeft van alle vergaderingen steeds gerapporteerd aan de besturen van de verenigingen, waar de deelnemers aan de werkgroep lid van waren. Dit om te voorkomen dat op bestuursniveau de verenigingen langs elkaar heen zouden werken en er vanuit de behoudsorganisaties verschillende signalen richting overheid zouden gaan. Vanaf die tijd heeft de werkgroep zich ingezet om actief het proces van wetgeving op het gebied van het varen met historische schepen te volgen, te bekijken welke consequenties dit voor deze schepen zou hebben en wat we daaraan vervolgens zouden kunnen of moeten doen.

De Binnenvaartwet
In het voorjaar van 2006 werd een concept Binnenvaartwet gepubliceerd. In deze Binnenvaartwet werden technische eisen gesteld aan pleziervaartuigen langer dan 20 meter en werd er een nieuw stelsel voor de vaarbewijzen geïntroduceerd. Bovendien stonden er diverse andere "bedreigingen" voor de grote pleziervaart in. De werkgroep wet- en regelgeving is toen uitgebreid met andere organisaties die dezelfde problemen met deze nieuwe wet hadden, Scouting Nederland, het Zeekadetkorps en de Landelijke Woonboten Organisatie. Om dit te formaliseren en goed in te passen in de organisatiestructuur is de werkgroep gaan functioneren als Commissie van de Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen. Daarbij is de Commissie nog steeds open voor andere belangstellenden, die mee willen denken en een bijdrage willen leveren m.b.t. wet- en regelgeving. Onder de vlag van Commissie van de FONV is toen een zienswijze op de nieuwe Binnenvaartwet ingediend. Door als verenigingen gezamenlijk op te trekken en niet alleen blijk te geven van betrokkenheid, maar ook van deskundigheid m.b.t. het onderwerp, heeft dit grote gevolgen gehad! De overheid zag op tijd in, dat het wetsvoorstel met name voor de grote pleziervaart grotendeels niet voorziene en zelfs ongewenste - gevolgen zou hebben. Om dit te voorkomen mocht vanaf die tijd worden meegesproken in de reguliere overleggen van het Ministerie met de binnenvaartbranche, vergaderingen waarin normaliter alleen de beroepsbinnenvaart zitting heeft.

Die Binnenvaartwet is de implementatie in de Nederlandse wetgeving van de nieuwe Europese richtlijn 2006/87/EG. Ook met deze richtlijn is de commissie aan de slag gegaan. Brussel gaf aan dat er voor historische schepen de mogelijkheid was om een nieuw eigen hoofdstuk in te vullen: hoofdstuk 19. Zowel nationaal als internationaal zijn daarover diverse overleggen geweest met inbreng vanuit de commissie, wat uiteindelijk tot gevolg heeft dat de Europese koepelorganisatie van maritieme behoudsorganisaties, de European Maritime Heritage (EMH), hiervoor binnenkort een voorstel indient bij de Europese Commissie.

Wat heeft de commissie wet- en regelgeving bereikt?

Er is uiteindelijk veel bereikt. Het werken van de commissie speelt zich noodzakelijkerwijs wat verder af van de leden, die daardoor geen idee hebben van wat er voor hen tot stand is gekomen. Mede onder invloed van wat de commissie heeft bijgedragen wordt er in de nieuwe wet- en regelgeving rekening gehouden met het varen met historische schepen:

Algemeen:
* we zijn officieel gesprekspartner geworden van de (inter)nationale overheid voor de pleziervaart, men ziet onze historische schepen minder gemakkelijk over het hoofd
* het officiële Europese scheepsnummer (ENI-nummer) wordt niet verplicht voor pleziervaartuigen

Vaarbewijzen:
* er komt een ruime overgangsregeling voor personen die nu reeds met pleziervaartuigen langer dan 25 meter varen (Let op: ook voor pleziervaart langer dan 40 meter!)
* de overgangsregeling voor de huidige pleziervaart langer dan 25 meter geldt niet alleen voor eigenaren en hun partners maar ook voor leden van stichtingen en verenigingen
* het verlengen van de diploma's voor de pleziervaart is gekoppeld aan het klein vaarbewijs in plaats van het groot vaarbewijs, dit scheelt aanzienlijk in medische keuringskosten en het aantal verlengingen
* de noodzaak tot het verlengen van het klein vaarbewijs is omhoog gegaan van 65 jaar naar 70 jaar en de verlengingen daarna van iedere 3 jaar naar iedere 5 jaar
* pleziervaart valt niet onder de bemanningseisen en behoeft dus ook geen medische keuring voor bemanning te kunnen tonen
* de voorgestelde scheepslengtegrens van 35 meter is opgeschroefd naar 40 meter, zodat ook schepen zoals spitsen met het beperkt groot vaarbewijs toe kunnen en dus geen groot vaarbewijs behoeven te hebben
* de verplichte vaartijd voor het beperkt groot vaarbewijs (3 jaar à 180 vaardagen) behoeft niet aangetoond te worden door de pleziervaart mits men het officieel erkende examen CWO Groot Motorschip aflegt (theorie- en praktijkexamen)
* het examen CWO Groot Motorschip wordt door de overheid erkend als officieel examen als vrijstelling voor de grote pleziervaart voor het beperkt groot vaarbewijs
* het examen CWO Groot Motorschip voor de pleziervaart wordt niet door de CCV (examencommissie groot

vaarbewijs) afgenomen maar door de VAMEX (die nu ook al de kleine vaarbewijzen voor de pleziervaart afneemt). Hierdoor is een duidelijk herkenbare scheiding tussen examinering van pleziervaart en beroepsvaart ontstaan
* het examen CWO Groot Motorschip is puur geënt op het veilig varen met een groot pleziervaartuig, alles wat te maken heeft met de beroepsvaart komt niet aan de orde
* voor sleep- en duwboten korter dan 15 meter is niet langer een klein vaarbewijs noodzakelijk
* de reeds bestaande diploma's CWO Groot Motorschip afgegeven door de CWO en het diploma Machtiging Bootleiding (MBL) M3 worden erkend
* er komt maar 1 diploma (groot pleziervaartbewijs) voor personen die middels de overgangsregeling in aanmerking komen en personen die via het examen CWO Groot Motorschip gedaan hebben (dit zouden er eerst 2 worden)
* de naam van het diploma CWO Groot Motorschip is behouden gebleven, hierdoor is er geen discontinuïteit ontstaan binnen de opleidingen van de Commissie Watersport Opleidingen en is al het werk dat de afgelopen jaren in deze discipline is gestoken niet verloren gegaan
* op basis van het examen CWO Groot Motorschip bij de VAMEX behoeft een kandidaat weinig examenvakken meer te doen bij de CCV indien hij/zij naar de beroepsmatige vaart wil doorstromen, hij moet dan wel vaartijd aantonen

Certificaten van Onderzoek
* er komt een nieuw hoofdstuk in de Europese richtlijn speciaal bedoeld voor historische schepen: Hoofdstuk 19
* pleziervaartuigen die nu voor het eerst aan technische eisen moeten gaan voldoen behoeven niet meteen aan alle eisen te voldoen en kunnen een certificaat van onderzoek ontvangen met een bijlage waarin staat aan welke eisen ze niet voldoen, tenzij het schip klaarblijkelijk gevaar oplevert. Deze overgangsregeling voor pleziervaartuigen duurt 10 jaar
* voor pleziervaartuigen korter dan 20 meter is de verplichting tot het hebben van een certificaat van onderzoek gekoppeld aan het product van lengte x breedte x diepgang. De diepgang voor de pleziervaart wordt gemeten zonder aanhangsels, zodat er aanzienlijk minder schepen een certificaat van onderzoek nodig zullen hebben
* voor sleep- en duwboten die uitsluitend voor de pleziervaart gebruikt worden en niet langer zijn dan 20 meter en ook niet vallen onder het product lengte x breedte x diepgang > 100, kunnen eenmalig een verklaring van de Minister aanvragen in plaats van iedere 5 jaar opnieuw

Andere wetgeving
Behalve de Binnenvaartwet en de Europese richtlijn zijn er nog diverse andere onderwerpen door de werkgroep wet- en regelgeving in de loop der jaren behandeld:
* het 9e wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement
* de rode dieselolie voor historische schepen
* het lozingsverbod voor de pleziervaart
* de maritieme communicatie examens
* de Europese richtlijn voor pleziervaartuigen
* de diploma's op de Rijn (rijnpatenten)

De organisatie van de commissie binnen de FONV.
Doordat de werkgroep wet- en regelgeving inmiddels een officiële commissie is geworden, wordt bereikt dat er meer direct sturing kan worden gegeven vanuit het Algemeen Bestuur en dat het Dagelijks Bestuur van de FONV ook directer wordt betrokken bij de lobby naar de overheden en de politiek. Prioriteit is nu de Binnenvaartwet en de beïnvloeding van hoofdstuk 19 van de EU richtlijn 2006/87/EG.

De commissie bepaalt inhoudelijk wat er aan activiteiten en projecten moeten worden ondernomen. Men geeft het bestuur gevraagd en ongevraagd advies en in het bestuur worden de voorstellen op hun relevantie in het kader van het algemeen belang getoetst. Met name op het gebied van wet - en regelgeving, onder meer vanuit veiligheid en milieuoverwegingen, zijn er in de komende jaren nog ingrijpende algemene voor de binnenvaart geldende voorstellen te verwachten. Het kan niet zo zijn dat hierdoor het gebruik van historische vaartuigen sterk aan banden wordt gelegd of nagenoeg onmogelijk zou worden. De FONV zal als belangenbehartiger en coördinator van beschikbare kennis een vooraanstaande rol willen vervullen om de belangen van de leden te beschermen. De commissie bestaat uit vertegenwoordigers van behoudsorganisaties van de FONV en uit andere deskundigen op het gebied van de Europese en Nederlandse regelgeving waar vaartuigen op binnen- en buitenwateren in Nederland mee te maken hebben.

De toekomst
Na de invoering van de Binnenvaartwet en de Europese richtlijn 2006/87/EG op 30 december 2008 ligt het werk van de commissie natuurlijk niet stil. Zo zien we diverse ontwikkelingen op ons afkomen waaronder het 10e wijzigingsbesluit van het Binnenvaartpolitiereglement, wijzingen van de andere vaarreglementen zoals het Rijnvaartpolitiereglement. Ook INLAND AIS wordt op de voet gevolgd.

Een van de grote problemen die nu de aandacht vragen is het ligplaatsen probleem. Met een groot historisch pleziervaartuig kun je niet terecht in de jachthaven, de ligplaatsen voor de grote beroepsvaart zijn veel te groot geworden en oude ligplaatsen zoals loswallen e.d. verdwijnen als sneeuw voor de zon. Als uitsluitend nog op afgelegen plaatsen zoals industrieterreinen buitenaf ligplaatsen overblijven, is straks het maritiem cultureel erfgoed voor de burger alleen nog maar zichtbaar als het welkom is op havendagen en andere festiviteiten. Dat kan niet de bedoeling zijn.

Ongetwijfeld zullen er ook nog andere ontwikkelingen aankomen, waar we nu nog geen zicht op hebben. De commissie wet- en regelgeving gaat echter gewoon door met het behartigen van de belangen van het maritiem erfgoed.

Tekst: Janneke Bos

FAQ's: Certificaten voor schepen in de pleziervaart

DISCLEAMER: Dit overzicht is opgesteld onder de vlag van de FONV commissie wet- en regelgeving. De inhoud is gebaseerd op de begin november 2008 bekende situatie. Nota Bene: De Inspectie Verkeer en Waterstaat is niet verantwoordelijk voor de inhoud.

Op 30 december 2008 wordt de Europese richtlijn 2006/87/EG van kracht. De Nederlandse uitwerking van de Europese richtlijn vindt plaats middels de Binnenvaartwet. De Binnenvaartwet vervangt per 30 december 2008 de Binnenschepenwet.

In de Binnenvaartwet staat dat schepen op de binnenwateren voorzien moeten zijn van een geldig certificaat van onderzoek en dat het schip niet gebruikt mag worden op een andere manier dan in het certificaat vermeld staat.

Aan welke eisen moet een schip op de binnenwateren voldoen?

De eisen waaraan het schip moet voldoen bepaalt de eigenaar van het schip zelf, namelijk door aan te geven hoe hij het schip gebruikt.
De technische eisen waaraan het schip moet voldoen staan in bijlage II van de Europese richtlijn 2006/87/EG. De eigenaar kan kiezen uit de volgende scheepstypen:
* Vrachtvaart (deze schepen moeten voldoen aan de technische eisen vermeld in hoofdstuk 3 t/m 14)
* Passagiersschepen (deze schepen moeten voldoen aan de technische eisen vermeld in hoofdstuk 15)
* Zeilende passagiersschepen (deze schepen moeten voldoen aan de technische eisen vermeld in hoofdstuk 15a)
* Sleep- en duwboten die schepen langer dan 20 m willen slepen, duwen of langszij mee nemen (deze schepen moeten voldoen aan de technische eisen vermeld in hoofdstuk 16)
* Drijvende werktuigen (deze schepen moeten voldoen aan de technische eisen vermeld in hoofdstuk 17)
* Schepen bestemd voor bouwwerkzaamheden (deze schepen moeten voldoen aan de technische eisen vermeld in hoofdstuk 18)
* Pleziervaartuigen (deze schepen moeten voldoen aan de technische eisen vermeld in hoofdstuk 21)
In de bijlage II van de Europese richtlijn staan ook nog enkele "lege" hoofdstukken, die op 30 december 2008 nog niet zullen zijn ingevuld. Hoofdstuk 19, historische schepen, is daar één van. Hendrik Boland (EMH) heeft hier een artikel aan gewijd.

Het komt er dus op neer dat hoe het schip door de eigenaar gebruikt wordt, uiteindelijk bepaalt aan welke eisen het schip moet voldoen. Bij de handhaving van de wetgeving zal dus eerst moeten worden vastgesteld hoe het schip wordt gebruikt en pas daarna kan worden gekeken of aan de eisen voor dat gebruik wordt voldaan.
Afhankelijk van de keuze van de eigenaar moet het schip aan weinig technische eisen voldoen (zoals bijv. pleziervaartuigen) of aan veel technische eisen (zoals bijv. passagiersschepen).

Welke schepen moeten op de Europese binnenwateren aan technische eisen voldoen?

Op de Europese binnenwateren (dus ook op de Nederlandse binnenwateren) moeten vanaf 30 december 2008 de volgende schepen voorzien zijn van een certificaat van onderzoek:
* alle vaartuigen met een lengte van 20 m of meer
* alle vaartuigen waarvan het product van de lengte, de breedte en de diepgang meer dan 100 m^3 bedraagt (dus ook korter dan 20 m)
* alle sleep- en duwboten ongeacht de lengte
* alle passagiersschepen (vervoer van meer dan 12 passagiers)
* drijvende inrichtingen
Dit betekent dat pleziervaartuigen van 20 meter lengte of meer aan technische eisen moeten gaan voldoen. Voor pleziervaartuigen korter dan 20 meter geldt dit alleen als het product van de lengte, de breedte en de diepgang groter is dan 100 m^3. Als diepgang wordt bij pleziervaartuigen de diepgang van de romp zonder aanhangsels zoals de kiel, loefbijter, schroefraam etc. aangenomen.

Sleep- en duwboten die uitsluitend voor de pleziervaart worden gebruikt, niet langer zijn dan 20 meter en tevens een product hebben van de lengte, breedte en diepgang (zonder aanhangsels) kleiner dan 100 m^3, moeten eenmalig een "Verklaring namens de Minister van Verkeer en Waterstaat" bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) te Rotterdam aanvragen. Op grond van deze verklaring behoeft het schip dan niet aan de technische eisen van de Europese richtlijn te voldoen. Tevens kan op basis van deze verklaring worden volstaan met een klein vaarbewijs, een beperkt groot vaarbewijs of geen vaarbewijs afhankelijk van de scheepslengte (zie het artikel over de vaarbewijzen).

Gebruikte definities

Voor een goed begrip is het noodzakelijk om de volgende definities uit de Europese richtlijn op te sommen:
*"**binnenschip**": een schip dat uitsluitend of overwegend bestemd is voor de vaart op de binnenwateren;*
*"**sleepboot**": een schip dat speciaal is gebouwd om te slepen;*
*"**duwboot**": een schip dat speciaal is gebouwd voor het voortbewegen van een duwstel;*
*"**passagiersschip**": een schip voor dagtochten of een hotelschip dat is gebouwd en ingericht voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers;*
*"**zeilend passagiersschip**": een passagiersschip dat is gebouwd en ingericht om ook door middel van zeilen te worden voortbewogen;*
*"**pleziervaartuig**": een schip, niet zijnde een passagiersschip, dat is bestemd voor sportieve en recreatieve doeleinden;*
*"**lengte (L)**": de grootste lengte van de scheepsromp in m, het roer en de boegspriet niet inbegrepen;*
*"**breedte (B)**": de grootste breedte van de scheepsromp in m, gemeten op de buitenkant van de huidbeplating (schoepraderen schuurlijsten en dergelijke niet inbegrepen);*

*"**diepgang (T)**": de verticale afstand van het laagste punt van de scheepsromp aan de onderkant van de bodembeplating of van de kiel tot het vlak van de grootste inzinking van de scheepsromp in m;*

Voor de goede orde worden meevarende leden van een vereniging of stichting (zoals Scouting, Zeekadetkorps, studentenverenigingen etc.) niet als betalende passagiers gezien en vallen deze schepen onder de categorie: pleziervaartuig.

Aan welke eisen moeten pleziervaartuigen voldoen?

Nieuwe pleziervaartuigen met een lengte tussen de 2,5 en 24 meter moeten sinds 1998 voldoen aan de eisen van de Wet Pleziervaartuigen
Voor de keuringen voor de Wet Pleziervaartuigen heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat daartoe aangewezen:
* Dutch Certification Institute (DCI)
* European Certification Bureau Nederland (ECB).
De Wet Pleziervaartuigen is niet van toepassing op reeds bestaande pleziervaartuigen met een bouwjaar voor 1998.

Pleziervaartuigen van 20 meter of langer of waarvan het product lengte * breedte * diepgang > 100 m^3, dienen vanaf 30 december 2008 een certificaat van onderzoek hebben. Ze moeten vanaf die datum aan de technische eisen voldoen zoals die zijn geformuleerd in hoofdstuk 21 van bijlage II van de Europese richtlijn 2006/87/EG.

De eisen die in hoofdstuk 21 voor pleziervaartuigen vermeld staan, bevatten eisen die:
* voor alle schepen verplicht zijn (bijv. het schip moet blijven drijven)
* alleen verplicht zijn als het aan boord is (bijv. een gasinstallatie)
* genoemd worden in hoofdstuk 24 van de richtlijn
Dit zijn zeer minimale eisen, ieder ander type schip moet aan meer technische eisen voldoen dan een pleziervaartuig.

Bij pleziervaartuigen worden eisen gesteld aan:
* de scheepsromp
* de machinekamer
* de manoeuvreereigenschappen
* de stuurinrichting
* het stuurhuis (vrij zicht, controle-instrumenten etc.)
* (hoofd)motoren, (stoom)ketels
* de uitlaatgassenleidingen
* het brandstofsysteem
* het smeeroliesysteem
* de lensinrichting
* het geluid dat door schepen wordt voortgebracht
* de elektrische installatie
* de uitrusting (anker, trossen, marifoon, e.d.)
* de blusmiddelen
* de reddingmiddelen (reddingvesten, reddingboeien)
* de verwarming-, kook- en koelinstallaties
* de gasinstallatie
Nogmaals: voor alle eisen geldt, dat het schip daaraan moet voldoen, tenzij het niet aanwezig is en niet noodzakelijk is voor het veilig en verantwoord varen zoals bijv. de gasinstallatie (omdat er bijv. elektrisch gekookt wordt).

Aan een aantal eisen kan gemakkelijk worden voldaan door dit simpelweg aan boord te plaatsen zoals reddingmiddelen, blusmiddelen e.d.
Uitgangspunt voor de overheid blijft: veilig en verantwoord varen. Niet alleen voor de opvarenden van het schip (uw familie) maar ook voor de omgeving (andere schepen, milieu e.d.)

Moet een schip worden aangepast?

Schepen die nu al aan technische eisen voldoen en daarvoor een certificaat hebben, behoeven niets te doen. Het Rijn-, Communautair of Nationaal certificaat blijft gewoon geldig tot de op het certificaat vermelde geldigheidsdatum.

Bestaande schepen die nu nieuw onder de richtlijn komen (zoals de pleziervaartuigen en de passagiersschepen) vallen onder het overgangsartikel 8 van de Europese richtlijn. Volgens dit artikel mag het bevoegd gezag een certificaat van onderzoek afgeven als het schip niet geheel aan de eisen voldoet, mits er geen klaarblijkelijk gevaar is. Het certificaat wordt dan vergezeld met een bijlage waarin is aangetekend aan welke eisen het schip niet voldoet. Afhankelijk van welke eis het schip niet voldoet kan een beperking worden opgelegd (bijv. aan het vaargebied). Voor bestaande pleziervaartuigen betekent dit een certificaat met nauwelijks eisen.

In hoofdstuk 24 staan de overgangsbepalingen voor alle typen schepen waarin genoemd staat of aan deze eis voldaan moet zijn bij Nieuwbouw, Verbouw of Ombouw (NVO) of bij de eerstvolgende afgifte of verlenging van het certificaat.

NVO betekent in hoofdstuk 24: het voorschrift is niet van toepassing op reeds in bedrijf zijnde vaartuigen, tenzij de betreffende delen worden vervangen of omgebouwd, dat wil zeggen dat dit voorschrift slechts van toepassing is op Nieuwbouw, bij Vervanging of bij Ombouw van de betreffende delen of sectoren. Worden bestaande delen vervangen door delen welke in technische zin en bouwwijze gelijk zijn, dan wordt dit niet beschouwd als vervanging "V" volgens deze overgangsbepalingen.

Voorbeelden van deze overgangsbepalingen die dus nog niet op pleziervaartuigen van toepassing zijn, zijn:
* de plaats van het waterdichte schot
* de gasdichtheid van de machinekamer
* de minimum snelheid
* de dagtank
* de geluidsgrens
Het niet voldoen aan de eisen die genoemd worden in hoofdstuk 24 van de Europese richtlijn, levert geen klaarblijkelijk gevaar op.

Er is met name sprake van klaarblijkelijk gevaar in de zin van artikel 8 van de Europese richtlijn, wanneer de voorschriften in verband met de structurele eigenschappen van het vaartuig, de vaar- of manoeuvreereigenschappen of de bijzondere kenmerken overeenkomstig bijlage II in het geding zijn. Nogmaals: wanneer op grond van bijlage II ontheffingen worden verleend (hoofdstuk 24) mogen deze

niet worden aangemerkt als tekortkomingen die een klaarblijkelijk gevaar vormen.

Als een eigenaar een certificaat van onderzoek aanvraagt en het bevoegd gezag is van mening dat een eis waaraan het schip niet voldoet, onder klaarblijkelijk gevaar valt, kan er geen certificaat van onderzoek worden afgegeven!

Of u als eigenaar dus uw schip moet aanpassen, hangt er vanaf hoe veilig uw schip is. Heeft u een veilig schip dan hoeft u weinig te doen. Is het schip niet veilig, dan is er werk aan de winkel! Uw omgeving zal daar blij mee zijn.

De keuring van grote pleziervaartuigen

Voordat een certificaat van onderzoek kan worden afgegeven, moet er eerst een keuring van het schip plaatsvinden. Deze bestaat uit:
* een algemene technische en veiligheidskeuring
* een vlakkeuring (tenzij er een recent deugdelijk vlakrapport is)
* een proefvaart als er twijfel is of de manoeuvreereigenschappen klaarblijkelijk gevaar opleveren
* een keuring van de gasinstallatie (tenzij er een deugdelijk keuringsrapport is)
Deze keuring wordt niet langer door de Inspectie Verkeer en Waterstaat uitgevoerd maar is uitbesteed aan:
* Register Holland te Enkhuizen (www.register-holland.nl)
* EFM Expertise te Meppel (www.efm.nl)
* Experts aangesloten bij het Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart (NBKB) te Rotterdam (www.nbkb.nl)

Door het uitbesteden aan particuliere bedrijven, is het mogelijk dat voor de kosten van een keuring verschillende prijzen gerekend worden. Shoppen kan de moeite lonen! Neem contact op met bovenstaande bedrijven voor de prijzen en de voorwaarden.
De kosten voor de afgifte van het certificaat van onderzoek voor 2009 wordt wettelijk vastgelegd in december 2008 (afgifte certificaat in 2008 € 82,-). Het certificaat van onderzoek wordt afgegeven door de Inspectie Verkeer en Waterstaat te Rotterdam (www.ivw.nl). Na 2010 wordt de certificaat afgifte ook overgedragen aan de keuringsbureaus.

Wanneer moet ik een certificaat van onderzoek voor een pleziervaartuig aanvragen?

De Binnenvaartwet en de Europese richtlijn 2006/87/EG worden op 30 december 2008 van kracht. Vanaf 30 december 2008 kunnen eigenaren dus een certificaat van onderzoek (CvO) aanvragen op basis van de nieuwe wetgeving. Vraag dus geen CvO aan voor 30 december 2008!

Voor schepen die voor het eerst een certificaat van onderzoek aan moeten vragen, bestaat er een overgangsperiode van 10 jaar. Voor 30 december 2018 moet de eigenaar dus een certificaat van onderzoek aanvragen om in aanmerking te komen als bestaand schip. Wanneer het schip over de Nederlandse grens gaat (bijv. naar Duitsland of België) wordt sterk aanbevolen om reeds eerder in het bezit te zijn van een geldig certificaat.
Wanneer het schip in Nederland blijft, heeft de eigenaar 10 jaar de tijd. Let wel! De kosten voor de keuring en de afgifte van het certificaat kunnen wijzigen en de ervaring leert dat het nooit goedkoper wordt.

Wanneer een eigenaar van een pleziervaartuig voor het eerst een certificaat van onderzoek na 30 december 2018 aanvraagt, moet aan alle eisen van hoofdstuk 21 voldaan worden. De overgangsbepaling van artikel 8 geldt dan niet meer!

Hoe lang is het certificaat van onderzoek voor pleziervaartuigen geldig?

Een certificaat van onderzoek dat voor een pleziervaartuig is afgegeven is 10 jaar geldig. Daarna moet het schip herkeurd worden. Bij grote tussentijdse verbouwingen kan het nodig zijn om een herkeuring aan te vragen (bijv. bij verlenging van het schip). Neem bij grote verbouwingen contact op met een van de aangewezen keuringsinstantie voor advies.

Waar mag een pleziervaartuig met certificaat van onderzoek varen?

Als een pleziervaartuig een certificaat van onderzoek (CvO) op basis van de Europese richtlijn 2006/87/EG krijgt en aan alle eisen voldoet dan mag dit schip op praktisch alle binnenwateren van Europa varen inclusief de Rijn. Het certificaat van onderzoek dat wordt afgegeven door IVW wordt door andere EU-overheden erkend.
Als er een CvO wordt afgegeven op basis van artikel 8 (overgangsregeling) met een bijlage met (delen van) artikelen waar het schip niet aan voldoet, kunnen er beperkingen in het vaargebied worden vastgelegd. Varen op de Rijn (bovenstrooms Spijkse Veer) is dan in ieder geval uitgezonderd.

Tekst: Janneke Bos e.a.

PERSBERICHT

Examentraining groot motorschip

De invoering van de nieuwe Binnenvaartwet betekent dat er in Nederland een nieuw vaarbewijs wordt ingevoerd.
Het Beperkt Groot Vaarbewijs dat een plek krijgt tussen het Groot Vaarbewijs en het Klein Vaarbewijs. Tijdens het symposium van de FONV op de beurs Klassieke Schepen leert u hier alles over.

De Commissie Watersportopleidingen (CWO) en Scouting hebben vooruitlopend op de nieuwe regelgeving het diploma CWO Groot Motorschip ingevoerd.
Het diploma Groot Motorschip is bedoeld voor schippers van grotere pleziervaartuigen van 25-40 meter. In deze categorie vallen veel voormalige beroepsvaartuigen die nu als jacht of als korpschip bij zeeverkenners en zeekadetten worden gebruikt.
Het diploma Groot Motorschip is een vrijwillig te behalen

diploma, maar vult het gat tussen het Klein Vaarbewijs (verplicht voor schepen langer dan 15 meter, overwegend pleziervaart) en het Groot Vaarbewijs (verplicht voor schepen langer dan 40 meter, overwegend beroepsvaart). CWO Groot Motorschip bouwt voort op de kennis van het Klein Vaarbewijs, maar gaat niet zo ver als vereist voor het Groot Vaarbewijs. De nadruk ligt bij het kennen van de vaarregels en het manoeuvreren en navigeren op binnenwateren met grote motorschepen. Specifieke kennis die alleen voor de beroepsvaart relevant is, als kennis van het laden en lossen, valt niet onder dit diploma. Het diploma kan wel een logische tussenstap zijn als u het Groot Vaarbewijs wilt gaan halen.

CWO en Scouting zijn in onderhandeling met de rijksoverheid om het diploma CWO Groot Motorschip op te nemen in de overgangsregeling voor de invoering van het Beperkt Groot Vaarbewijs, voor het varen met pleziervaartuigen tussen de 25 en 40 m. Het beperkt groot vaarbewijs is straks voor deze schepen namelijk wel verplicht, zodra de nieuwe Binnenvaartwet de Binnenschepenwet opvolgt.
Bezitters van het diploma CWO Groot Motorschip kunnen naar verwachting straks een Beperkt Groot Vaarbewijs aanvragen met de aantekening 'pleziervaart'.

Om u voor te bereiden op het examen CWO Groot Motorschip heeft Promanent de Examentraining Groot Motorschip uitgebracht. De Examentraining software is alleen als download leverbaar via:
http://www.promanent.com/proddetail.asp?prod=downloadgmsexam08

Via CWO (http://www.cwo.nl) kunt u vaarscholen vinden die opleiden voor het diploma Groot Motorschip.

Deelnemers aan het symposium kunnen de software Examentraining Groot Motorschip met € 10 korting aanschaffen. U betaalt dan slechts € 4,95.
Om gebruik te maken van deze korting gaat u naar de

KORTINGSBON

€ 10,00 korting bij aanschaf van de Examentraining Groot Motorschip

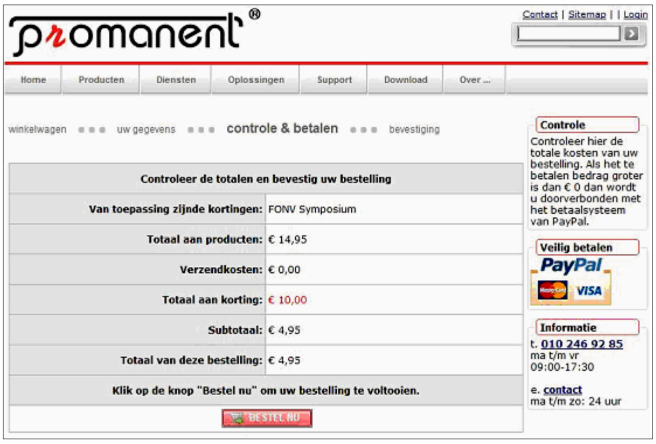
COUPONCODE: **FONV20081109KS**

website van Promanent via bovenstaande link. U klikt op de knop Bestellen en u gaat naar de Kassa.
Onderaan het scherm waar u uw persoonlijke gegevens moet invoeren voert u de couponcode (FONV20081109KS) in en u klikt op Toepassen. Daarna klikt u op Volgende.



In de totaaltelling die daarna wordt getoond ziet u dat de korting wordt toegepast.

Klik op Bestel nu. Vervolgens kunt u met Paypal of



Creditcard betalen en direct daarna kunt u de software downloaden. U ontvangt ook een e-mail met een bevestiging.

Deze aanbieding is uitsluitend geldig voor bezoekers van het Symposium FONV 2008 en wordt u aangeboden door Promanent b.v.. Deze aanbieding geldt onder de volgende voorwaarden:
** Maximaal 1 per persoon;*
** Maximaal 150 stuks;*
** Limiet in de tijd tot en met 31 december 2008 (zolang er nog geen 150 stuks zijn besteld).*

Promanent maakt een serie van computer-programma's voor de watersport. De bekendste zijn: ANWB Examentraining Vaarbewijs en Examentraining Marifonie. Daarnaast worden een aantal websites geëxploiteerd die eveneens op de watersport zijn gericht. De bekendste hiervan zijn: www.vaarwijzer.nl, www.vaarwinkel.nl en www.spiegelderzeilvaart.nl.

PERSBERICHT

Marifoon in België verplicht vanaf 2009

In België is vanaf 2009 voor alle motorjachten, die langer zijn dan 7 m, verplicht een werkende goedgekeurde marifoon aan boord te hebben. Elk schip met een marifoon aan boord is vervolgens verplicht om deze ook te gebruiken. Wat wil zeggen dat men moet uitluisteren op de voor het betreffende vaarwater voorgeschreven kanalen en indien nodig ook zelf berichten uitzenden die voor de veiligheid van belang zijn.
U kunt dit direct nalezen in het nieuwe Algemene Politiereglement op:
http://www.waterrecreatie.be/html/documents/AlgemeenPolitiereglementvoordeScheepvaartopdeBinnenwateren01.01.2007_000.pdf en ook in het Vademecum voor de pleziervaart in België op:
http://www.waterrecreatie.be/downloads/reglementering/Brochure%20Vademecum%20aug2006.pdf

Lesmateriaal voor marifonie vindt u op:
http://www.vaarwinkel.nl/shop/products.asp?cat=25
Bron: Promanent

Overzicht internetlinks

Behoudsorganisaties:
www.fonv.nl, Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen
www.fonv.nl/vbb, Vereniging Botterbehoud
www.lvbhb.nl, Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig
www.basm.nl, Stichting tot behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten
www.zalmschouw.nl, Vereniging tot Behoud van de Zalmschouw
www.ssrp.nl, Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten
www.fonv.nl/nvbz/index.html, Nederlandse Vereniging tot Behoud van Zeilwherries
www.vksj.nl, Vereniging Klassieke Scherpe Jachten
www.oudeglorie.nl, Vereniging van Booteigenaren "Oude Glorie"
www.havenmuseum.nl, Het HavenMuseum Rotterdam
www.clubvansneekermeers.nl, Club van Sneekermeers
www.kotterzeilen.nl, Stichting Kotterzeilen
www.langedijkwaterrijk.nl, Stichting Langedijk Waterrijk
www.motorsleepboot.nl, Vereniging De Motorsleepboot
www.hoogaars.nl, Stichting Behoud Hoogaars
www.dorusrijkers.nl/reddingboten/vereniging/index.html, Nautische Vereniging "Oude Reddings Glorie"

Sponsors:
www.fonv.nl, Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen
www.prinsbernhardcultuurfonds.nl, Prins Bernard Cultuur Fonds
www.efm.nl, EFM onderlinge schepenverzekering u.a.
www.efm.nl, EFM expertise B.V.
www.lwoorg.nl, Landelijke Woonboten Organisatie
www.buitenmuseum.nl, Het Havenmuseum Rotterdam
www.klassieke-schepen.nl, Klassieke Schepenbeurs

Sprekers:
www.fonv.nl, Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen
www.verkeerenwaterstaat.nl, Ministerie van Verkeer en Waterstaat

www.e-m-h.eu, European Maritime Heritage (Europese koepelorganisatie van maritieme behoudsorganisaties)
www.ligplaatsbeheer.nl, stichting Ligplaatsbeheer
www.restauratiefonds.nl, Nationaal Restauratie Fonds
www.histodata.nl, historisch onderzoeksburo Histodata
www.vamex.nl, VAMEX, exameninstelling voor klein vaarbewijs, groot pleziervaartbewijs en CWO Groot Motorschip
www.ivw.nl, Inspectie Verkeer en Waterstaat
www.havensenligplaatsen.nl, Havens en Ligplaatsen is een werkgroep van de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
http://www.koninklijkeschuttevaer.nl/, Koninklijke Schuttevaer
www.xs4all.nl/~bosq, speciaal voor alle wet- en regelgeving, techniek, Informatieblad grote pleziervaart INFO20M, nautisch nieuws en artikelen voor en over grote pleziervaart

Vaarbewijzen:
www.vamex.nl, VAMEX, exameninstelling voor klein vaarbewijs, groot pleziervaartbewijs en CWO Groot Motorschip
www.cwo.nl, Commissie Watersport Opleidingen, opleidingen voor de watersport, o.a. CWO Groot Motorschip
www.cbr.nl, CCV, exameninstelling voor groot vaarbewijs en beperkt groot vaarbewijs
www.promanent.com, Promanent, examentrainingen voor plezier- en beroepsvaart

Certificaten van onderzoek voor de pleziervaart:
www.ivw.nl, Inspectie Verkeer en Waterstaat
www.register-holland.nl, Register Holland, IVW aangewezen keuringsinstantie
www.efm.nl, EFM expertise B.V., IVW aangewezen keuringsinstantie
www.nbkb.nl, IWV aangewezen experts aangesloten bij het Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart (NBKB)